UN POINT TOURNANT

CANADA

Ontario

RAPPORT INTÉRIMAIRE AOÛT 1990

L'HONORABLE
DAVID CROMBIE
COMMISSAIRE

TORONTO, CANADA

Commission royale sur l'avenir
du secteur riverain de Toronto

91-00207/

Royal Commission on the
Future of the
Toronto Waterfront

Commission royale sur
l'avenir du
secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

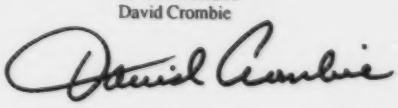
À Son Excellence le
Gouverneur général en conseil

Plaise à votre Excellence

Par le décret PC – 1988 – 589 du 30 mars 1988, j'ai été nommé Commissaire pour faire enquête et formuler des recommandations au sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto. J'ai maintenant l'honneur de présenter le Rapport qui suit.

Respectueusement soumis.

Le Commissaire
David Crombie



août 1990

171, rue Slater St., 11th Floor/11e étage
P.O. Box/C.P. 1527
Station/Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No./No. de téléphone (613) 990-3306
Fax. No./No. de facsimilé (613) 990-4345

207 Queen's Quay West/Ouest, 5th Floor/5e étage
P.O. Box/C.P. 4111
Station/Succursale "A"
Toronto, Canada M5W 2V4

Tel. No./No. de téléphone (416) 973-7185
Fax No./No de facsimilé (416) 973-7103

Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront

Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

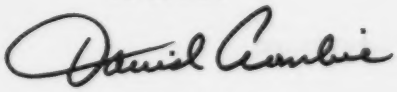
À Son Honneur le
Lieutenant-gouverneur
de la province d'Ontario

Plaise à votre Honneur

Par le décret 2465/89 du 12 octobre 1989, j'ai été nommé Commissaire, conformément à la *Loi sur les enquêtes publiques*. J'ai maintenant l'honneur de vous présenter le Rapport de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Respectueusement soumis.

Le Commissaire
David Crombie



août 1990

171, rue Slater St., 11th Floor/11e étage
P.O. Box/C.P. 1527
Station/Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No./No. de téléphone: (613) 990-3306
Fax No./No. de facsimilé: (613) 990-4345

207 Queen's Quay West/Ouest, 5th Floor/5e étage
P.O. Box/C.P. 4111
Station/Succursale "A"
Toronto, Canada M5W 2V4

Tel. No./No. de téléphone: (416) 973-7185
Fax No./No. de facsimilé: (416) 973-7103

Personnel de la Commission

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

Adjointe du Commissaire
Margaret Johnston

Directeur principal des projets spéciaux
David Carter

Directeur, Études portuaires
F. Shane Foreman

Directrice des relations communautaires
Beverly Morley

Coordonnatrice, Études environnementales
Suzanne Barrett

Analyste en politique
Gordon Garland

Adjoint du Conseiller juridique et Coordonnateur
Scott W. Clark

Adjointe du Directeur principal des projets spéciaux
Deborah Williams

Bibliothécaire/Chef des archives
Monica Morrison

Administratrice des systèmes informatiques
Marlaine Koehler

Adjointes administratives
Ginette Bellefeuille
Joan Lea

Coordonnatrice des publications
Andrea Short

Rédactrice
Sheila Kieran

Rédactrice (version française)
Margot Côté

Correcteur d'épreuves
David Kilgour

Personnel de soutien

Wesley Birecki	Vera Kubelikova
Carolyn Chung	Charity Landon
Anne Dixon	Martha Lopez
Janet Hollingsworth	Jean Sinclair
Soo Kim	Jennifer Young

Personnel détaché et Conseillers

Max Beck	Louise Madore-Payer
Paul Beck	Jim Maxwell
Joe Berridge	Stephen McLaughlin
Jim Bishop	Christopher Morgan
Brian Denney	Lynn Morrow
Gene Desfor	Paul Muldoon
Noreen Dunphy	Dan O'Halloran
David L. Egar	Chuck Pautler
Don Gamble	Ron Reid
Lino Grima	Susan Richardson
David W. Guscott	Bob Shaw
Andy Hamilton	Ron Shimizu
Neal Irwin	Peter Sly
Beth Jefferson	Ray Spaxman
Carol Ketchum	Laurel Spielberg
Joanna Kidd	Mike Thorne
Ken Lem	Rob Tonus
Simon Llewellyn	Bob Woodburn
Rob Lockhart	Julian Woods
	James Young

Table des matières

Avant-propos 9

1. L'écosystème 15
La stratégie axée sur l'écosystème 18
Un écosystème agressé : la biorégion du Grand Toronto 22
Conclusions 46

2. Principes 49

Propre 51
Vert 53
Utilisable 59
Diversifié 63
Ouvert 66
Accessible 69
Continu 73
Abordable 77
Attrayant 80

3. La remise en état du milieu 81

A. Les questions en jeu dans l'ensemble du secteur 83
1. Mise en oeuvre d'une stratégie axée sur l'écosystème 83
2. Le sentier riverain 86
3. Oak Ridges Moraine 89
4. Qualité de l'eau 91
5. Le remblayage 99
6. Le rétablissement du poisson, de la faune et des zones naturelles 101
7. Les arbres dans le milieu urbain 102
8. Le mandat des offices de protection 104
9. Le visage et la structure de la ville 107
10. Service de navette sur le lac Ontario 110

B. Les questions en jeu dans chaque région 111
1. La région de Halton 111
2. La ville de Mississauga 114
3. La ville d'Etobicoke 115
4. Le secteur riverain central de Toronto 124
5. La ville de Scarborough 154
6. La région de Durham 157

Annexes 165

Annexe A : Décrets 167
Annexe B : Bibliographie 175
Annexe C : Publications de la Commission 183
Annexe D: Source des illustrations 187

Index 193

Avant-propos

La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a commencé ses travaux d'enquête fédérale le 1er juin 1988, sous la direction de son Commissaire, l'honorable David Crombie.

La Commission a pour mandat de

> formuler des recommandations au sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto, d'amener les autorités en cause à souscrire auxdites recommandations afin que, dans l'intérêt public, les terres et les compétences fédérales favorisent l'aspect physique, écologique, législatif et administratif de l'utilisation, de la fréquentation et de l'aménagement du secteur riverain de Toronto et des terres avoisinantes.

Pendant sa première année, la Commission a publié les rapports de cinq groupes de travail ainsi que deux documents de recherche, le premier sur la Toronto Harbour Commissioners et l'autre sur le Toronto Island Airport. Son premier *Rapport provisoire* a été publié en août 1989.

De janvier à juin 1989, la Commission a tenu une série d'audiences publiques sur les problèmes importants à l'étude. Près de 300 intervenants y ont participé.

Le 12 octobre 1989, le gouvernement de l'Ontario, déclarant qu'il « reconnaît l'importance du rapport provisoire et des recommandations de la Commission ... » a nommé M. Crombie pour le représenter. La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto devient donc ainsi la deuxième Commission royale fédérale-provinciale de l'histoire du Canada. De plus, le gouvernement provincial a demandé que la Commission inclue dans ses études le secteur riverain à partir de Burlington à Newcastle et vers le nord jusqu'à Oak Ridges Moraine — en d'autres termes tout le bassin versant de Toronto.

La Commission a continué son programme intense de publications et, en avril 1990, elle avait publié un total de dix longs rapports, cinq documents de travail, cinq documents techniques, le premier rapport provisoire et huit Bulletins.

En avril et en mai 1990, la Commission a tenu trois séries d'audiences publiques à Burlington et à Oshawa ainsi qu'aux bureaux de la Commission à Toronto, pour recueillir les opinions et les idées de plus de cent groupes et particuliers.

La Commission a établi le Centre de documentation sur le secteur riverain canadien qui possède maintenant plus de 6 000 livres, périodiques, brochures et coupures traitant d'une vaste gamme de sujets, y compris le développement économique, le logement, l'environnement, la santé publique, la planification urbaine, les transports, les parcs et les installations récréatives. Le Centre recueille également de l'information au sujet des autres collectivités au Canada et ailleurs qui font une utilisation active de leurs secteurs riverains.

Un point tournant est le deuxième rapport provisoire de la Commission. La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto fera connaître bientôt ses plans pour sa troisième année d'opérations et publiera son rapport final à l'été 1991.

« Une journée comme les autres »

Il est cinq heures du matin, en cette journée du début de juillet. La pluie commence à tomber, d'abord lentement, puis de plus en plus fort. Elle frappe les toits, s'écoule dans les gouttières et forme des flaques sur les allées, les parcs de stationnement et les routes. Les eaux pluviales ruissellent en tourbillons dans les parcs et les jardins, où elles ramassent des déjections animales et des herbicides, ainsi que sur les routes, où elles prennent au passage de l'amiante, de l'huile et de la graisse. Avant la fin de l'averse, 4,5 milliards de litres d'eau de pluie se seront engouffrés dans le dédale souterrain des égouts pluviaux de la ville.

À sept heures, les membres d'un million et demi de ménages commencent à se lever, prennent une douche, se brossent les dents et actionnent la chasse d'eau. À huit heures, quand la plupart des résidents seront partis au travail ou à l'école, 770 millions de litres d'eaux usées se seront vidés dans les conduites d'évacuation des logements, puis dans le réseau d'égouts séparatifs. Les réseaux unitaires débordent et une mixture toxique d'eaux pluviales et d'eaux usées est charriée par les cours d'eau de la région ou se précipite vers les stations d'épuration. À neuf heures, les stations d'épuration ne suffisent plus à la tâche, et des effluents partiellement épurés se déversent directement dans les eaux côtières du lac Ontario.

Au volant de leur voiture, toutes vitres fermées pour ne pas respirer les gaz d'échappement, les automobilistes sont à l'écoute de leur radio. « La circulation est plus dense que d'habitude sur l'autoroute Don Valley en direction du sud; sur la 401 en direction de l'ouest, la circulation est lente dans toutes les voies », entendent-ils.

Invisibles aux banlieusards, les eaux brunâtres et gonflées des rivières de la région déversent leur charge de sédiments et de produits chimiques toxiques dans le lac Ontario. À l'embouchure de ces cours d'eau, les pêcheurs rejettent leurs prises dans le lac, comme le demandent les panneaux qui déconseillent la consommation du poisson. La radio annonce : « N'oubliez pas qu'après l'averse que nous venons d'avoir il ne faut pas vous baigner sur les plages de la région au cours des deux prochains jours. » En milieu de matinée, des employés du service d'hygiène publique analysent l'eau sur les plages qui bordent le secteur riverain. Dans moins d'une semaine, la baignade sera interdite sur un grand nombre de ces plages.

À la radio, c'est le bulletin météo : « Le temps sera nuageux ce matin et ensoleillé cet après-midi, avec un maximum de 25 degrés. » Dans l'après-midi, il y aura, en plus du soleil, un smog dense, qui piquera les yeux. « Et la température baissera cette nuit, notamment en bordure du lac », poursuit la radio. « Somme toute, une journée comme les autres dans le Grand Toronto. »

CHAPITRE UN

L'ÉCOSYSTÈME

L'écosystème

« Tout est raccordé à tout le reste »

La Commission royale n'a pas tardé à se rendre compte que le secteur riverain de Toronto est plus qu'un étroit cordon littoral. Il est relié au reste des Grands Lacs par le lac Ontario, aux bassins versants par les rivières et les ruisseaux, et aux ménages et entreprises de toute l'agglomération torontoise par les canalisations d'eau, les réseaux d'égouts pluviaux et séparatifs et les routes.

L'air du littoral subit l'influence de sources d'émissions locales et régionales, telles que les automobiles et l'industrie, et de sources éloignées, comme celles des États-Unis et de régions encore plus lointaines.

Dans le secteur riverain, les plages, les dunes, les eaux peu profondes, les terres humides, les falaises, les bois et les prés abritent une foule d'espèces fauniques résidentes et migratrices. Certains de ces éléments du secteur riverain sont reliés à l'intérieur des terres par les mouvements de l'homme et de la faune et par les vallées des rivières au lac Ontario. Les activités humaines comme les transports, le logement, l'industrie, les affaires et les loisirs créent des liens économiques et sociaux entre le secteur riverain et la région, plus vaste, où il se trouve.

Il s'exerce une influence réciproque entre les activités humaines dans le secteur riverain et les régions extérieures. La pollution des rivières en amont altère la qualité de l'eau à l'embouchure des rivières. De même, les composés organiques que les égouts pluviaux rejettent le long du secteur riverain polluent l'eau plus à l'est dans le lac Ontario et dans le Saint-Laurent. Pareillement, les polluants déchargés dans l'atmosphère du secteur riverain influencent la qualité de l'air sous le vent.

Ces exemples illustrent un point fondamental : tout est relié à tout le reste. Ils soulèvent aussi certaines questions : Comment comprendre l'écosystème où nous vivons? Comment le rétablir et le protéger? La Commission estime que la meilleure façon de s'y prendre consiste à examiner, à l'échelle de l'écosystème, toutes les étapes des activités : études, planification, mesures correctrices, mesures de protection et travaux d'aménagement.

Toute la morale actuelle repose sur une unique proposition : que l'individu fait partie d'une collectivité dont les membres sont interdépendants. Son instinct le pousse à se battre pour se tailler une place dans cette collectivité, mais sa morale le porte à coopérer avec ses semblables (peut-être pour qu'il y ait une place à se tailler). La « morale foncière » (land ethic) élargit tout simplement la notion de collectivité au sol, à l'eau, aux végétaux et aux animaux, autrement dit, à la terre...Bref, la « morale foncière » transforme le rôle de l'*homo sapiens* qui, de conquérant de la terre-collectivité, en devient alors membre et simple citoyen. La notion suppose le respect de ses semblables aussi bien que le respect de la collectivité même.

Leopold, A. 1949. "The land ethic." In *A Sand County almanac, and sketches here and there*, 203. Oxford: Oxford University Press.

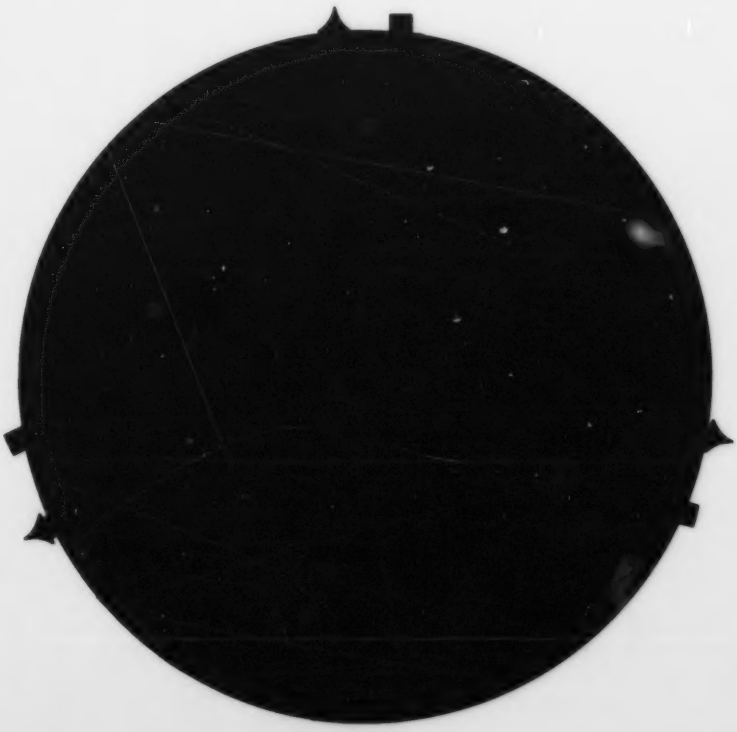
La stratégie axée sur l'écosystème

Écosystème : « éco », du grec « oikos », maison, habitation, et « système » : unité écologique complexe, composée d'éléments interdépendants.

La notion d'écosystème n'est pas nouvelle. Le mot a été forgé en 1935 par le savant Arthur Tansley pour désigner l'ensemble complet d'une communauté vivante et de l'environnement physique dans lequel elle vit. Pour simplifier, on peut dire qu'un écosystème comprend l'air, la terre, l'eau et les organismes vivants, y compris les personnes, et les interactions entre tous ces éléments. La désignation d'écosystème a été appliquée à une grande diversité d'ensembles écologiques, dont des lacs, des bassins versants, des villes et la biosphère.

Un écosystème sain ressemble un peu à un château de cartes : si tous les éléments s'équilibrent, tout tient debout. S'il y a trop de contraintes sur l'écosystème, c'est comme si l'on retirait un trop grand nombre de cartes du château : tout s'écroule.

Dans le bassin des Grands Lacs, l'exemple classique est la destruction de la pêche dans le lac Érié. Les premiers problèmes se sont manifestés dans les années 1950 : la pollution des eaux par un excès de matières nutritives, notamment de phosphore, charriées par les eaux d'égout et les eaux de ruissellement agricoles a causé la disparition des éphémères et de leurs larves, dont se nourrissent un grand nombre de poissons et d'oiseaux. Cette eutrophisation a stimulé la croissance d'algues et d'autres plantes dans le lac. La décomposition bactérienne de grandes quantités de ces matières végétales, après leur



L'écosystème

Une forêt de bois dur

mort, a consommé d'énormes volumes d'oxygène, causant la suffocation d'autres formes de vie aquatique, dont les larves d'éphémères.

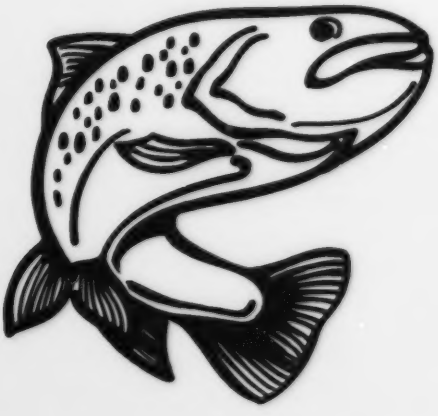
Cela a provoqué un déclin sérieux des prédateurs de l'éphémère, notamment des espèces de poisson comme la perche, le doré jaune, le corégone et l'achigan, qui occupent une place importante dans la pêche commerciale. Dans les années 1970, des efforts concertés touchant tout le bassin ont permis d'améliorer graduellement la qualité de l'eau en réduisant les apports de phosphore dans le lac Érié. En conséquence, les éphémères sont revenues et la pêche a repris.

Cet exemple montre à quel point tout se tient dans un écosystème. Il ne sera peut-être pas aussi facile de résoudre les problèmes environnementaux qui se posent aujourd'hui, mais le retour de la pêche dans le lac Érié nous permet d'espérer qu'il est possible de remettre en état des écosystèmes altérés, à condition de comprendre les principaux rapports en jeu et de s'attaquer aux causes profondes plutôt qu'aux symptômes.

Les activités humaines ont, de toujours, été gérées au coup par coup, sans intégration des aspects économiques, sociaux et environnementaux. Toutefois, le concept d'écosystème montre qu'il existe des liens entre tous ces aspects et que les décisions prises dans un secteur influencent tous les autres

Deux principes doivent présider au maintien de l'équité intergénérationnelle : le premier, c'est de conserver aux choses leur qualité, c'est-à-dire, de ne pas détériorer l'état dans lequel les générations précédentes nous ont transmis l'écosystème du bassin des Grands Lacs, et le second, c'est de garder ses options ouvertes, c'est-à-dire, de conserver au bassin des Grands Lacs sa diversité naturelle.

1985. *The Great Lakes Water Quality Agreement: an evolving instrument for ecosystem management*, National Research Council and Royal Society of Canada, 109. Washington: National Academy Press.



secteurs. Pour s'attaquer efficacement aux problèmes environnementaux de tout écosystème, il faut aborder la gestion des activités humaines dans une optique globale.

Cette conception comprend certains éléments clés, qui aident à illustrer ce qu'il faut faire. Une démarche axée sur l'écosystème :

- englobe l'ensemble et pas seulement des parties du système;
- porte surtout sur les rapports mutuels entre les éléments;
- comprend que l'homme fait partie de la nature et n'en est pas dissocié;
- reconnaît le caractère dynamique de l'écosystème, que l'on peut comparer à un film plutôt qu'à une photographie;
- comporte les notions de capacité biotique, de résilience et de durabilité, qui laissent entendre qu'il y a des limites à l'activité humaine;
- repose sur une définition de l'environnement qui englobe les milieux naturel, physique, économique, social et culturel;
- englobe les activités urbaines et rurales;
- repose sur des unités géographiques naturelles, par exemple des bassins versants, plutôt que sur des limites politiques;
- englobe tous les niveaux d'activité : local, régional, national et international;
- met l'accent sur l'importance d'autres espèces vivantes que la nôtre et d'autres générations que la nôtre;
- repose sur un système de valeurs où les progrès se mesurent à la qualité, au bien-être, à l'intégrité et à la dignité qu'il reconnaît aux systèmes naturel, social et économique.

Le grand public n'est sensibilisé à la nature imbriquée des questions environnementales que depuis peu, mais voilà déjà quelque temps que les chercheurs et les institutions préconisent l'adoption d'une démarche axée sur l'écosystème.

À titre d'exemple, au début, l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands lacs, que le Canada et les États-Unis ont signé en 1972, voyait l'amélioration de la qualité de l'eau dans une optique assez restreinte. Par contre, les révisions et modifications apportées à l'Accord en 1978 et 1987 offrent de bonnes assises pour une démarche axée sur l'écosystème de tout le bassin des Grands Lacs. Ces changements reconnaissent

que « le rétablissement et l'amélioration de la qualité des eaux limitrophes ne peuvent se faire indépendamment des autres éléments de l'écosystème du bassin des Grands Lacs avec lesquels ces eaux sont en interaction ».

L'Accord met de l'avant une conception où l'être humain fait partie de la nature. Il préconise par ailleurs de traiter l'ensemble du malade (l'écosystème) plutôt que les seuls symptômes de la maladie.

Plus récemment (1989), dans l'*Ecosystem Charter for the Great Lakes*, l'Académie Rawson des sciences de l'eau propose de rechercher « des méthodes de gestion par les êtres humains et leurs comportements pour obtenir un accord plus grand avec les systèmes naturels de la région et d'harmoniser les activités humaines avec d'autres éléments de l'écosystème ». Cela, selon l'Académie, veut dire « qu'il faut examiner les activités humaines menant à l'utilisation, abusive ou non, des ressources naturelles du bassin, et qu'il faut repenser les développements durables de l'avenir... »

Dans cette optique, le but primordial du Metro Toronto Remedial Action Plan qu'a dressé le Public Advisory Committee (1989) est le suivant :

> Le secteur riverain de Toronto et les bassins versants devraient constituer un écosystème varié, sain et intégré. Pour rétablir les utilisations bénéfiques de nos ressources aquatiques, il faudrait gérer ces zones selon une stratégie axée sur l'écosystème.

Sur une plus petite échelle, l'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire entrepris par la Commission royale repose sur une conception globale. Pendant la phase I de l'examen, des données ont été recueillies sur l'air, les eaux de surface, les eaux souterraines, les sols, le patrimoine naturel et le patrimoine bâti (voir la publication nº 10 de la Commission royale). Cet examen a fait ressortir un certain nombre de liens existants et potentiels entre le processus et les éléments de l'écosystème. Par exemple :

- la pollution de l'air, du sol et de l'eau est en grande partie attribuable à des sources situées à l'extérieur de la zone à l'étude;
- la pollution atmosphérique (odeurs, particules en suspension) causée par le secteur industriel portuaire porte préjudice aux collectivités voisines comme South Riverdale;
- les polluants présents dans le sol peuvent s'infiltrer dans les bâtiments, où ils nuisent à la qualité de l'air ambient, ou être emportés par le vent avec la poussière et le sol;
- les contaminants en suspension dans l'air (par exemple le plomb et le sel provenant des routes) peuvent pénétrer dans le sol;
- les polluants peuvent se diffuser des nappes phréatiques à la surface des eaux du lac Ontario;
- la contamination de la chaîne alimentaire peut entraîner l'accumulation de substances toxiques dans les espèces fauniques;
- les couloirs entre les espaces verts et les habitats de la faune (par exemple la plage Cherry, la flèche de la rue Leslie, les îles de Toronto et la vallée de la Don) sont mal aménagés.

La phase II de l'examen examinera plus en détail ces liens et d'autres liens qui existent au sein de l'écosystème, pour essayer de répondre à certaines questions, dont les suivantes :

- Quelles conséquences les conditions environnementales de la région ont-elles sur la santé, le comportement et les activités de l'être humain et pour l'accès de la personne à son milieu?
- Quelle influence les activités humaines exercent-elles sur d'autres éléments de l'écosystème (air, terre, eau et faune)?
- la région à l'étude et le centre de Toronto, le bassin versant de la vallée de la Don,

l'agglomération torontoise, le bassin des Grands Lacs, etc.?

~ Quelles mesures faut-il prendre pour rétablir l'intégrité de l'écosystème et en protéger et restaurer les utilisations bénéfiques?

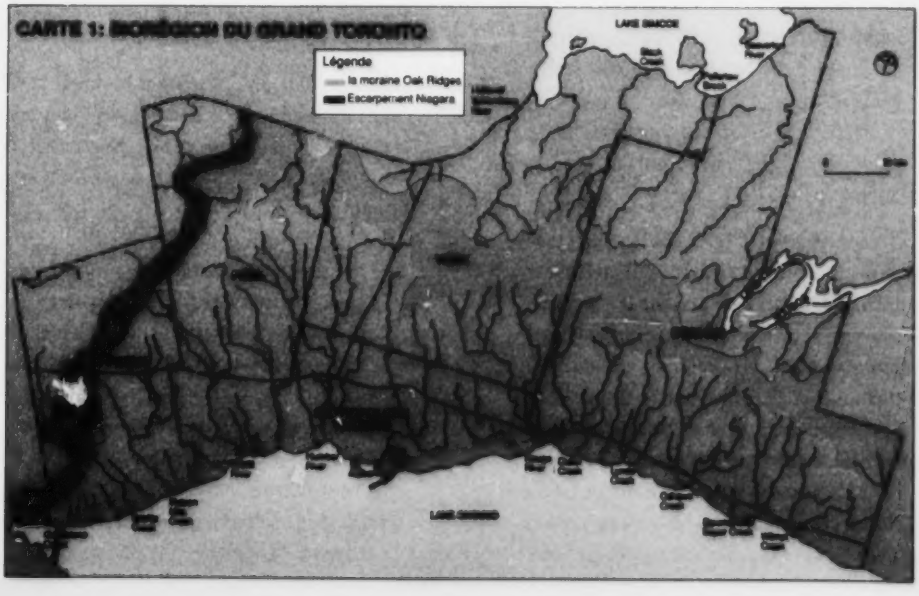
Un écosystème agressé : la biorégion du Grand Toronto

L'examen environnemental fait ressortir les liens inextricables qui existent entre East Bayfront, le secteur industriel portuaire, d'autres parties de Toronto, le bassin versant de la Don, et les Grands Lacs. De même, le secteur riverain du Grand Toronto, qu'étudie la Commission royale, fait partie d'une région qui comprend les bassins versants des rivières de l'agglomération torontoise qui se jettent dans le lac Ontario. Tout ce qui se passe dans cette région a des liens écologiques avec la santé du secteur riverain.

Aussi nous faut-il, pour pouvoir vraiment comprendre le secteur riverain, comprendre la région biologique ou biorégion où il se trouve.

La biorégion de l'agglomération torontoise est la région délimitée à l'ouest par l'escarpement de Niagara, au nord et à l'est par la Oak Ridges Moraine et au sud par le lac Ontario. En plus d'un même climat, les terrains et les eaux de cette biorégion ont de nombreuses caractéristiques écologiques en commun. Le sol et la géomorphologie sont le fait des dépôts glaciaires de la plaine du lac Ontario, qui s'élève des rives du lac jusqu'aux collines graveleuses de la Oak Ridges Moraine. Les bassins versants qui prennent naissance dans la moraine s'écoulent vers le sud jusqu'au lac Ontario et vers le nord jusqu'aux lacs Simcoe et Scugog. La majeure partie de cette biorégion se trouve aujourd'hui dans l'aire de résidence de la main-d'oeuvre torontoise et dans la sphère économique de Toronto. Dans ce sens, c'est notre chez-nous, c'est l'écosystème où nous vivons, où nous travaillons et où nous nous détendons.

Les confins de la biorégion épousent presque ceux de l'agglomération torontoise, plus vaste, qui englobe les régions de Halton, Peel, la communauté urbaine de Toronto, York et Durham. La description de l'état de la biorégion comprend certaines données visant la région du Grand Toronto, tout simplement parce que ces données existent. Il ne faut pas oublier, toutefois, que la zone



Le boulevard Lake Shore et le Keating Channel

en question s'inscrit dans des limites naturelles et non pas politiques. Cette zone est aujourd'hui fortement agressée par les activités humaines.

Les auteurs de *Great Lakes, Great Legacy?*, publié par la Washington Conservation Foundation et l'Institut de recherches politiques d'Ottawa, ont réparti en catégories fort utiles les nombreux types de contraintes qui peuvent peser sur la santé d'un écosystème.

- Viennent en premier les phénomènes naturels : conditions météorologiques, incendies et maladies.
- Deuxièmement, l'apport de substances dans le milieu. Dans la biorégion du Grand Toronto, cela comprend le dépôt, dans les plans d'eau, du sol enlevé par l'érosion, la décharge de substances nutritives comme l'azote et le phosphore dans les lacs, et l'émission de produits chimiques et de métaux lourds dans l'air, l'eau et le sol.
- Troisièmement, la restructuration physique, par exemple l'endiguement des cours d'eau, le dragage des ports, le déboisement, l'assèchement des terres humides et l'altération du littoral par des ouvrages comme des digues ou par le remblayage.
- La quatrième catégorie de contraintes est l'extraction de ressources renouvelables et non renouvelables, y compris le puisage d'eaux souterraines ou de surface, l'exploitation forestière commerciale, la

Le bec-scie couronné

pêche et l'extraction des minerais et des granulats.

~ Enfin, une autre source de contraintes est l'introduction d'organismes exotiques. Dans le cas des Grands Lacs, l'exemple le plus connu est celui de la lamproie marine, introduite accidentellement à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les lacs sont maintenant menacés par la dreissena, récemment arrivée d'Europe.

Toutes ces contraintes s'exercent dans la biorégion du Grand Toronto. Pour donner un bref aperçu de l'état de cette région, nous l'examinons ici dans l'optique de l'écosystème. Malgré de nombreuses lacunes, les données ci-dessous offrent des indications fort utiles sur les caractéristiques des terres, de l'activité humaine, de l'eau, de l'air et de la faune dans la biorégion.

Les terres

Deux grandes forces, l'une naturelle et l'autre humaine, ont façonné la biorégion du Grand Toronto que nous connaissons aujourd'hui. La plus grande force naturelle a été le recul des glaciers du Wisconsin, amorcé il y a quelque 15 000 ans. Quand ils se sont repliés lentement, à la fin de la dernière période glaciaire, les glaciers ont taillé le lit des rivières qui coulent vers le lac Simcoe au nord, vers le lac Scugog à l'est et vers le lac Ontario au sud, et ont laissé derrière eux les sols fertiles qui caractérisent la majeure partie de cette région.

Dans la partie septentrionale de la biorégion, les glaciers ont laissé sur leur passage les monts de la Oak Ridges Moraine, formés de dépôts de sable et de gravier. Pendant des milliers d'années, les eaux de pluie se sont infiltrées dans la moraine et se sont diffusées latéralement avant de remonter pour former les terres humides, où prennent leur source presque toutes les rivières qui coulent vers le sud et vers le nord dans cette région. Quand le climat s'est réchauffé à la fin de la période glaciaire, les vallées ont été inondées et des marécages fertiles se sont formés à l'embouchure des rivières. Ces forces naturelles nous ont laissé une biorégion unique en son genre, variée et complexe.

La deuxième grande force à façonner la biorégion a été l'habitation humaine. Les premiers peuplements remontent probablement à quelque 11 000 années, mais l'influence humaine ne s'est vraiment exercée qu'après l'arrivée des Européens aux XVIII^{e} et XIX^{e} siècles. Les pionniers se sont d'abord installés au bord de l'eau, parce que le lac Ontario leur offrait de l'eau potable, du poisson et du gibier d'eau. De plus, comme la forêt dense et apparemment impénétrable rendait difficile la construction de routes, le transport des marchandises et des personnes se faisait par voie d'eau.

Toutefois, après le défrichement des forêts boréale et carolinienne pour l'agriculture, la population se déplaça vers le nord, et les barrages, villes et routes furent construits. Par la suite, l'industrialisation et l'urbanisation transformèrent profondément la forme physique et la biorégion. De récentes photos prises par satellite montrent clairement l'avance constante de l'urbanisation vers le nord, à partir du littoral du lac Ontario, et le réseau de routes, de lignes ferroviaires et de lignes de transmission qui sillonnent la région pour assurer les services nécessaires.

Aujourd'hui, le quart environ du Grand Toronto est urbanisé. Malgré une urbanisation extensive (et intensive), la diversité écologique reste riche : près de la moitié des terrains peuvent encore être catégorisés « agricoles » ou « ruraux », même si l'agriculture n'y est pas pratiquée partout. Les zones rurales de la région comptent plus de 216 000 résidents, mais ceux qui pratiquent l'agriculture ne dépassent pas 15 000. Il existe toutefois 5 000 exploitations agricoles dans la région du Grand Toronto, qui, en 1986, produisaient huit pour cent de tous les produits agricoles vendus en Ontario.

Toutefois, la régression de l'agriculture dans la région du Grand Toronto a été importante : les statistiques fédérales montrent que

huit pour cent environ de toutes les terres agricoles, en grande partie des terres de choix, ont été affectées à d'autres fins. On peut s'attendre que cette tendance s'intensifiera avec l'expansion continue des populations urbaines.

Malgré le déboisement extensif des 200 dernières années, un cinquième de la région du Grand Toronto reste aujourd'hui boisée, y compris les parcs, les terres domaniales et les lots boisés privés. Il est toutefois troublant de constater que ces bois, tout comme les arbres des zones urbaines sont fortement agressés par la sécheresse, le sel, les pluies acides et d'autres polluants. Les nouveaux arbres plantés dans la communauté urbaine de Toronto sont exposés à des conditions ambiantes si dures que, dans certaines zones, ils ne vivront probablement pas plus de dix ans.

Un cinquième de tout le granulat produit dans la province provient des dépôts glaciaires de sable et de gravier de la biorégion. Malheureusement, les zones les plus riches en granulat, c'est-à-dire l'escarpement de Niagara et la Oak Ridges Moraine, sont aussi celles où l'extraction risque de faire le plus de tort. Sur l'escarpement, l'extraction du granulat compromet l'intégrité de cette formation géomorphologique unique en son genre, tandis que, dans la moraine, où plusieurs rivières prennent leur source, l'extraction porte atteinte à cette fonction hydrogéologique.

La biorégion du Grand Toronto comprend 16 grandes rivières qui se jettent dans le lac Ontario, et quelque 65 vallées fluviales. Bien qu'un petit nombre seulement de ces vallées soient dans un état totalement naturel, elles continuent à remplir d'importantes fonctions pour les activités humaines (notamment les loisirs), ainsi que comme voies de déplacement pour la faune.

Les terres humides offrent de riches habitats fauniques, en plus de servir de filtre naturel des eaux de surface. Il n'y a guère longtemps qu'on se rend compte de l'importance des terres humides dans les écosystèmes. Bien avant cette prise de conscience, l'homme avait profondément altéré, en nombre et en

Notre aberration la plus grande est de croire que la terre nous appartient, que nous devons diriger ses destinées et que nous sommes effectivement capables de le faire. Nous avons voulu domestiquer la planète, la forcer à devenir potager, parc ou zoo. Mais nous devrons bientôt changer de comportement, car en fait, ce n'est pas nous qui menons. Bien au contraire. Nous ne sommes pas des entités autonomes, mais bien des éléments vivants de la planète, à laquelle nous appartenons et qui nous fait fonctionner; nous avons probablement été programmés pour remplir, sur la planète, des fonctions qui nous échappent encore totalement.

Thomas, L. 1985. In *Dwellers in the land: the bioregional vision*, K. Sale. 191. San Francisco: Sierra Club.

Corridor de transport, Communauté urbaine de Toronto

Petite chouette boréale

qualité, les terres humides de l'Ontario. On estime que le sud de l'Ontario comprenait à l'origine 2,4 millions d'hectares (5,9 millions d'acres) de terres humides, et que 70 à 80 pour cent de ces terres humides ont été profondément modifiées ou détruites. On estime également que plus de la moitié des terres humides et marécages de la région du Grand Toronto ont déjà été perdus. Aujourd'hui, le marécage Rattray est le seul marécage côtier important qui subsiste dans le long cordon allant de Toronto à Burlington.

Pendant plus de 200 années d'activité humaine, les terres humides ont été asséchées pour faire place à l'agriculture ou ont été remblayées pour permettre la construction résidentielle et l'aménagement de zones

L'environnement et l'économie doivent avoir un poids égal dans les décisions qui sont prises concernant le développement. Il faudra que tous, les gouvernements, l'entreprise et les particuliers unissent les décisions qui touchent l'environnement et celles qui touchent l'économie.

1990. *Great Lakes, great legacy?*, T.E. Colborn, A. Davidson, S.N. Green, R.A. Hodge, I.C. Jackson and R.A. Liroff. 230. Baltimore: The Conservation Foundation and the Institute for Research on Public Policy.

industrielles ou d'infrastructures de transport. Aujourd'hui, un grand nombre des terres humides restantes de la région ont été détériorées par la pollution des eaux en amont ou par l'occupation des terres environnantes, et sont menacées par l'intensification de l'urbanisation.

L'influence de l'homme a fortement transformé le littoral du lac Ontario entre Burlington et Newcastle. Un réseau de routes et de lignes ferroviaires longe le lac, et le prélèvement de roches aux fins de la construction et le dragage ont modifié les contours submergés du lac. Les programmes de remblayage, qui ont commencé à la fin du XIX^{e} siècle, ont comblé des marécages, créé des ports et aménagé des parcs.

À Toronto, par exemple, tous les terrains situés au sud de The Esplanade ont été gagnés sur le lac pour l'aménagement d'installations portuaires et de transport. Le secteur industriel du port de Toronto est construit sur l'ancien marécage d'Ashbridge's Bay, qui se trouvait à l'embouchure de la Don. La flèche de la rue Leslie (parc Tommy Thompson), qui s'avance vers le sud à partir du secteur industriel du port, a été créée par les Toronto Harbour Commissioners, qui ont remblayé cette zone sur une période de 30 ans, à l'origine pour l'expansion des aménagements portuaires. La Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority a créé quatre parcs par remblayage et compte en créer deux autres.

Ces parcs offrent des aires de loisirs à l'homme et des habitats à la faune, notamment aux poissons, mais non sans nuire à l'environnement. On s'inquiète en particulier des effets, sur la qualité de l'eau, des contaminants que contiennent les remblais et des substances chimiques et des métaux qui se trouvent dans les sédiments remis en suspension par le remblayage. On craint également que le remblayage ne nuise aux processus côtiers — les courants qui déplacent et déposent le sable et qui, si on ne leur fait pas obstacle, éliminent naturellement les polluants du littoral. Enfin, ces altérations du littoral naturel ont détérioré et, dans de nombreux cas, détruit de précieux habitats fauniques.

Par endroits, le sol de la biorégion contient des polluants chimiques, vestiges de notre passé industriel. Des études ont montré, par exemple, que, dans la partie centrale du secteur riverain de Toronto (bien souvent les zones mêmes qui ont été créées par remblayage), le sol contient des métaux lourds et des composés organiques, déposés par négligence involontaire pendant plus d'un siècle de transports, d'activités industrielles, de remblayage et de décharge de déchets.

On ne sait pas à quel point le sol des autres zones industrielles de la région a été contaminé, mais la ville de Toronto a dressé la liste des anciennes zones industrielles où le sol risque d'avoir été contaminé. L'examen du secteur industriel du port de Toronto par la Commission indique les types d'industries qui ont probablement contaminé le sol, notamment l'industrie du raffinage. Or, il y a une demi-douzaine d'anciennes raffineries le long du secteur riverain du Grand Toronto.

Bien qu'on possède la technologie nécessaire pour nettoyer les sols contaminés, ce nettoyage coûte cher. On est moins certain de ce qu'il en coûtera à l'environnement si ces sols ne sont pas nettoyés.

Il existe davantage de données sur les anciennes décharges que sur la contamination du sol des anciens terrains industriels : jusqu'à 276 décharges désaffectées parsèment la région du Grand Toronto. Toutefois, comme la décharge de déchets n'est réglementée que depuis une vingtaine d'années, il est difficile de savoir quels matériaux ont été déposés dans une décharge donnée et on a peu d'information sur le degré de contamination du sol et des eaux souterraines qui se produit peut-être aux alentours de ces décharges.

Activité humaine

Les terres de la biorégion représentent un pour cent environ de l'Ontario et comptent quelque quatre millions de résidents, soit au moins 40 pour cent de la population de la

province. L'agglomération torontoise a un tiers de plus d'habitants que la Colombie-Britannique et presque deux fois plus d'habitants que l'Alberta. La population de la région a commencé à grossir rapidement pendant l'essor industriel de l'après-guerre. Dans les 25 ans entre 1961 et 1986, par exemple, elle a augmenté de 1,6 million d'habitants, ce qui représente une croissance de neuf pour cent environ par an, soit trois fois celle du reste de la province.

La région reste un important pôle d'attraction : son gain net est de quelque 60 000 personnes par an (l'équivalent de la population de Kingston). Plus de la moitié de tous les immigrants venant au Canada finissent par s'établir dans la région du Grand Toronto. On s'attend à un ralentissement de la migration et de la croissance démographique, mais la population du Grand Toronto devrait passer à 5,4 millions d'habitants d'ici à 2011, et la majeure partie de cette croissance devrait se produire à l'extérieur de la communauté urbaine de Toronto.

En 1986, le secteur riverain du Grand Toronto (constitué par les deux premiers secteurs de recensement au nord du lac) comptait quelque 366 000 habitants, soit dix pour cent environ de toute la population de l'agglomération torontoise. Le réaménagement et l'évolution de l'occupation des terres ont donné lieu à une forte expansion du logement dans le secteur riverain depuis 1987 : un total de 7 860 unités de logement y ont été construites entre 1987 et 1989. Quinze pour cent seulement de ces unités sont des logements locatifs à loyer subventionné ou non, le reste est composé de logements en copropriété, pour la plupart des appartements à une seule chambre et des studios. Il y a donc disproportion des logements en copropriété et des autres types de logement, et cette disproportion a, dans une large mesure, défavorisé les familles et les ménages à revenus modestes.

L'explosion démographique qu'a connue le Grand Toronto a été a la fois la cause et la conséquence de la forte croissance économique dans la biorégion. On appelle parfois cette région la « locomotive économique » du pays. C'est actuellement l'agglomération nord-américaine où la croissance est la plus forte. Cette région, où vivent 16 pour cent environ des Canadiens, produit quelque 20 pour cent du revenu personnel national. En 1988, sa part du produit provincial brut s'élevait à quelque 100 milliards de dollars, ce qui correspond aux deux tiers de celui du Québec et à un quart de plus que celui de la Colombie-Britannique. La moitié de l'impôt sur le revenu versé par l'Ontario aux autorités fédérales et provinciales provient de la région du Grand Toronto.

Dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Toronto, qui est moins étendue que la région du Grand Toronto, le taux de chômage était, en 1988 et 1989, moins de la moitié de la moyenne nationale. En plus d'être le centre du secteur canadien de la fabrication, la RMR de Toronto offre un grand nombre d'emplois dans une variété de secteurs : services commerciaux, personnels et communautaires; commerce; finance, assurances et immobilier; transports, communications et services publics.

En fait, la croissance de l'emploi est ferme depuis 1981 et, en 1986, la région du Grand Toronto comptait déjà 2,1 millions d'emplois. Quelque 370 000 emplois ont été créés entre 1983 et 1989, et l'on prédit que la croissance de l'emploi ira en s'accélérant et qu'il y aura 3,5 millions d'emplois d'ici à 2031. La majeure partie de cette croissance devrait se produire avant la fin du siècle et, comme dans le cas de la croissance démographique, devrait avoir lieu à l'extérieur de la communauté urbaine de Toronto, si les courbes démographiques ne changent pas.

Il faut d'énormes quantités d'énergie pour alimenter le moteur économique du Grand Toronto. Les transports, le chauffage, le refroidissement et l'éclairage résidentiels, institutionnels et industriels consomment 275 gigajoules d'énergie (l'équivalent de 8 000 litres d'essence) par habitant par an. Une partie de l'électricité nécessaire est

Oak Ridges Moraine à l'automne

produite dans la région du Grand Toronto, notamment à la centrale de Lakeview à Mississauga et à la centrale nucléaire de Pickering, mais la région importe généralement plus d'électricité de centrales hydroélectriques et nucléaires lointaines qu'elle n'en produit.

Bien que la région comprenne quelques raffineries de pétrole, tout le pétrole brut et tout le gaz naturel qu'elle utilise arrivent de l'extérieur par camion-citerne ou par pipeline. En somme, le Grand Toronto est un importateur net d'énergie et, dans une large mesure, les coûts environnementaux de la production d'énergie sont encourus ailleurs.

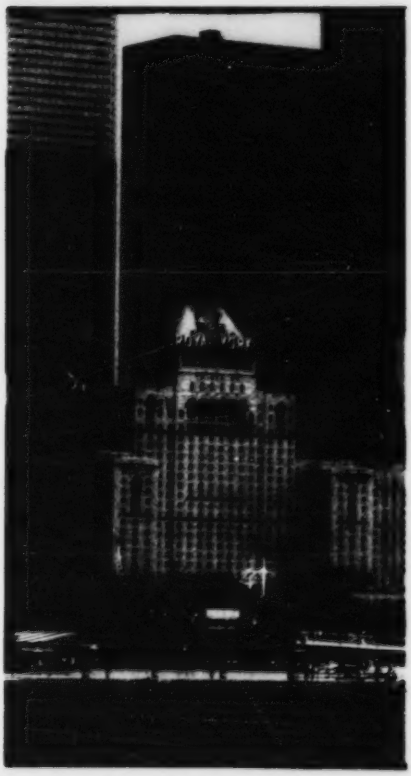
Le Canada produit plus de déchets solides (ordures) par habitant que tout autre pays. Les quatre millions de résidents du Grand

Toronto produisent quelque 4,5 millions de tonnes de déchets par an, soit plus d'une tonne par personne. Quarante pour cent de ces déchets sont d'origine résidentielle, le reste provient d'établissements, d'industries et d'entreprises commerciales. La proportion de déchets qui est recyclée varie de huit à 20 pour cent environ dans l'ensemble de la région. Le reste est placé dans des décharges qui, pour la plupart, se trouvent dans l'agglomération torontoise (à l'exception de la région d'Halton, qui n'a pas de décharge et qui expédie ses ordures à St. Catharines et à Niagara Falls, New York). L'évacuation des ordures devient critique dans la région : la capacité des décharges sera épuisée d'ici au milieu de 1993. En 1989, les cinq régions ont décidé d'examiner ensemble la mise en place d'un système de gestion à long terme des déchets dans le Grand Toronto.

On ne sait pas quelles quantités de déchets dangereux, qui, aux termes de la réglementation provinciale, doivent faire l'objet d'un traitement spécial, produisent les 6 000 établissements industriels et commerciaux du Grand Toronto. Comme la région ne dispose pas des installations nécessaires au traitement de ces déchets, ceux-ci sont envoyés au Québec, à Sarnia et aux États-Unis. De petites quantités de déchets dangereux sont exemptées de l'application de la réglementation et sont souvent déchargées dans le réseau d'épuration des eaux usées de la région.

Comme les stations d'épuration des eaux usées ne sont pas conçues pour traiter les composés organiques et les métaux lourds, une grande partie de ces substances toxiques aboutissent dans les eaux du lac Ontario. On n'a aucune idée précise des quantités que rejette l'industrie, et d'importantes quantités de « déchets ménagers dangereux », c'est-à-dire nettoyants, pesticides, solvants et peintures, sont simplement déversées dans les éviers résidentiels de la région.

Par ailleurs, quatre millions d'habitants produisent de grandes quantités de matières de vidange et d'eaux usées. Dans l'ensemble de la biorégion, un réseau d'égouts recueille et transporte ces eaux usées jusqu'à 11 stations d'épuration. Il s'agit d'un vaste réseau (rien que dans la communauté urbaine de Toronto, il totalise 336 kilomètres (210 milles),



Le coeur du quartier des affaires, ville de Toronto

dont les canalisations ont besoin d'être réparées ou remplacées, notamment dans les quartiers les plus anciens. La capacité de certaines stations d'épuration est insuffisante. L'expansion de la station principale de Toronto, nécessaire pour satisfaire les besoins actuels et futurs, devrait coûter 1,5 milliard de dollars. Près de la moitié des eaux qui s'écoulent dans le lac Ontario dans la région de Toronto proviennent des stations d'épuration (le reste provient des rivières locales), et ces stations sont responsables des apports élevés de matières nutritives aux zones littorales du lac Ontario.

Une chute de pluie ordinaire dans la région de Toronto déverse quelque 4,5 milliards de

litres d'eau (un milliard de gallons), qui s'écoule des toits, des routes et des parcs de stationnement pour se décharger dans des réseaux d'égouts qui, souvent, sont unitaires, c'est-à-dire n'ont pas de canalisations séparées pour les eaux usées et les eaux pluviales. Cet apport soudain d'eau peut causer plusieurs problèmes : les eaux pluviales, déjà contaminées par les déjections animales, l'huile, la graisse, les métaux et d'autres polluants, se mélangent aux eaux usées. Cette mixture toxique pénètre dans les rivières de la région ou arrive aux stations d'épuration, qui n'ont été conçues que pour traiter une partie de la surcharge. Pour éviter le débordement des stations, on se contente d'épurer partiellement ce mélange d'eaux usées et d'eaux pluviales avant de le déverser dans le lac. Il en résulte un taux bactérien élevé, qui est en grande partie responsable de la fermeture des plages du secteur riverain du Grand Toronto chaque été.

Un moyen de résoudre le problème est d'avoir des réseaux distincts pour les eaux usées et les eaux pluviales. Diverses municipalités de la région ont commencé à séparer leurs réseaux voilà déjà de nombreuses années, mais les travaux ne sont pas terminés. À titre d'exemple, la ville de Toronto, dont les travaux de séparation des réseaux d'égouts sont le plus avancés, aura besoin d'un à trois milliards de dollars pour terminer cette tâche. De plus, les besoins d'infrastructure ne s'arrêtent pas là : la séparation des réseaux d'égouts veut probablement dire qu'il faudra construire des installations de retenue et de traitement des eaux pluviales, qui sont fortement polluées.

Toronto et York commencent à construire des bassins de retenue des eaux pluviales pour améliorer la situation, mais il faudra attendre des années, voire des décennies, avant d'avoir complètement réglé le problème.

Depuis dix à quinze ans, l'infrastructure des transports est loin de répondre à la demande dans la région du Grand Toronto. La construction de routes, de services de transport en commun, de gares et d'aérogares, et d'installations de stationnement n'a pas tenu tête à la demande. L'infrastructure en place est saturée : sur la route 401, les débits dépassent actuellement de 25 pour cent la capacité de calcul; à l'aéroport international Pearson, les pistes et les aérogares sont encombrées; sur certains itinéraires, le nombre de passagers du réseau de transport GO dépasse de 20 pour cent le nombre de places assises; et certains tronçons du métro de Toronto sont utilisés à pleine capacité. Les conséquences sautent aux yeux : routes encombrées, attentes de plus en plus fréquentes et longues, vie plus stressante pour les résidents, plus forte pollution atmosphérique et gaspillage d'énergie.

Le Planning Department de la ville de Toronto a récemment demandé aux résidents d'énumérer les dix aspects de Toronto qui leur déplaisent le plus. Les encombrements sont placés en tête de liste par les résidents frustrés.

Toronto a récemment eu l'honneur peu enviable d'être désignée la ville la plus chère de l'hémisphère occidental. Cela est dû en partie aux coûts du logement. En 1989, le prix moyen d'une maison dans la RMR de Toronto était de 274 000 $, plus que partout ailleurs au Canada. Dans le reste du pays, les prix étaient substantiellement inférieurs : ils variaient entre 76 000 $ à Saskatoon et 210 000 $ dans le Grand Vancouver.

La communauté urbaine de Toronto continue d'avoir l'un des marchés le plus étroits du logement locatif : la proportion d'appartements vacants tourne autour de 0,2 pour cent, c'est-à-dire que deux appartements seulement sur mille sont à louer. La plupart des nouveaux logements construits en banlieue sont des maisons unifamiliales ou des logements en copropriété. Le gouvernement fédéral considère qu'il existe dans la région du Grand Toronto quelque 190 000 ménages ayant fort besoin d'un logement. Il y a 27 800 ménages environ sur les listes d'attente du gouvernement pour des logements subventionnés dans la région du Grand Toronto et un grand nombre d'autres attendent de

trouver un logement dans les projets d'habitation sans but lucratif et dans les projets de logement coopératif.

Une conséquence évidente du manque de logements à prix abordable est le nombre de sans-logis. Dans son rapport *Healthy Toronto 2000*, la ville de Toronto estime qu'il y a, rien qu'à Toronto, entre 10 000 et 25 000 sans-logis. Depuis quelques années, les centres d'aide alimentaire sont chose courante dans l'agglomération torontoise, et les études montrent qu'il existe un lien avec le logement : les personnes qui ont recours à ces centres dépensent en moyenne 70 pour cent de leurs revenus pour se loger. Il est manifeste qu'un grand nombre de gens ne reçoivent pas leur part des avantages du « moteur économique » du Grand Toronto.

L'eau

Le bassin des Grands Lacs, au coeur du centre industriel du Canada et des États-Unis, passe pour la partie la plus polluée d'Amérique du Nord, ce qui est fort alarmant, quand on pense que c'est la source d'eau de consommation de la moitié des Canadiens.

Situé en aval des quatre autres Grands Lacs, le lac Ontario doit affronter les problèmes qui en proviennent, en plus des problèmes émanant de ses propres rives. En 1985, inquiète de la pollution du bassin, la Commission mixte internationale a désigné 42 secteurs préoccupants ou « points chauds » dans la région des Grands Lacs pour sensibiliser le public à la nécessité d'agir.

Le secteur riverain de Toronto est l'une de ces zones, qui comprennent également Port Hope et le port d'Hamilton. La CMI compte dresser des plans d'action correctrice visant à rétablir la qualité de l'eau. En collaboration avec les États-Unis et les autorités de divers États, le gouvernement fédéral et les provinces de l'Ontario et du Québec dressent aussi un plan d'action correctrice à l'échelle du lac : le Lake Ontario Toxics Management Plan. Des mesures seront prises dans le cadre de l'Accord bilatéral relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, qui aborde le problème à l'échelle de l'écosystème et qui vise « l'élimination complète des décharges de substances chimiques toxiques et persistantes ».

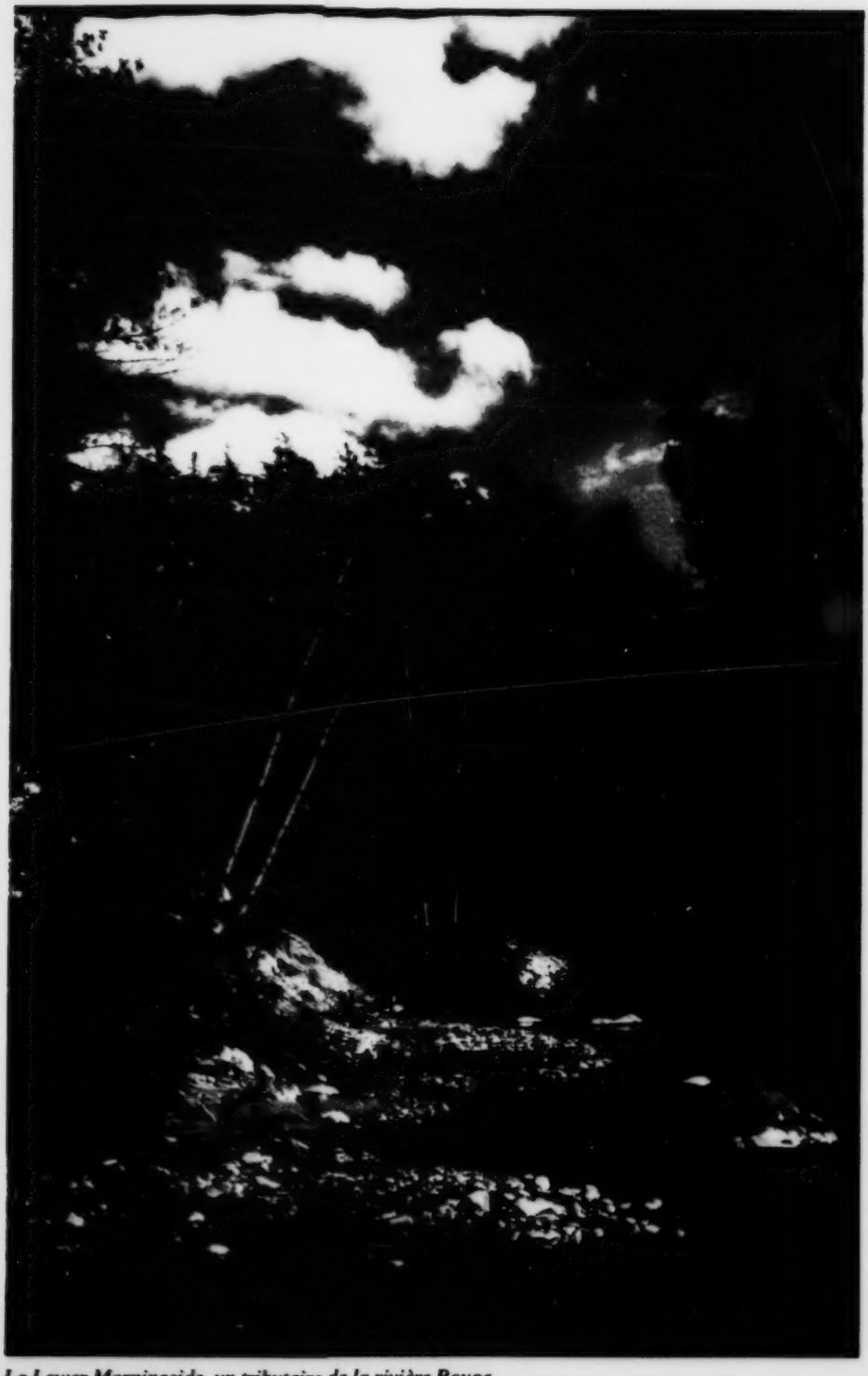
À l'arrivée des premiers Européens dans la région de Toronto, il y a un peu plus de 200 ans, les eaux de la baie étaient d'une limpidité remarquable. La baie et le marécage Ashbridge's voisin offraient aux colons du poisson, des tortues, du gibier d'eau et du riz sauvage. Toutefois, l'effet de la présence de l'humain sur la qualité de l'eau a commencé à se faire sentir dès 1840. En grande partie sous l'effet de la décharge des eaux usées brutes de la ville, les eaux du port et des zones voisines étaient déjà de modérément à fortement polluées.

À la fin du XIX^{e} siècle, les marécages d'Ashbridge's Bay étaient, aux yeux des résidents de Toronto, un foyer pestilentiel de paludisme. En fait, la pollution de la baie fut l'un des principaux facteurs qui incitèrent les Toronto Harbour Commissioners à décider, en 1911, de la remblayer.

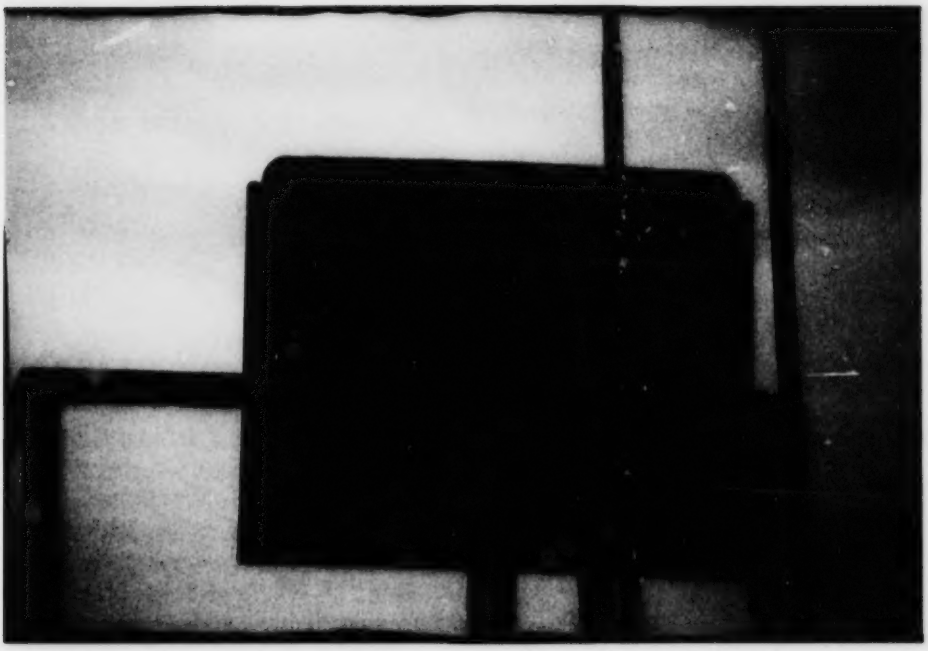
L'aménagement d'un réseau d'épuration au début du XX^{e} siècle permit de réduire de beaucoup les rejets d'eaux usées dans le lac et améliora immédiatement la santé des habitants de la ville. Aujourd'hui cependant, les rivières locales, les égouts pluviaux et unitaires et les conduites d'évacuation et de dérivation des stations d'épuration continuent de décharger dans le lac de grandes quantités de substances nutritives, de sédiments, de composés organiques et de métaux lourds.

La contamination chimique et bactérienne du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto a incité la Commission mixte internationale à le désigner secteur préoccupant. Les problèmes comprennent les suivants :

- les sédiments du fond de l'eau sont contaminés par des bactéries, des métaux, des BPC et d'autres produits chimiques;
- les métaux et composés organiques s'accumulent dans les organismes qui vivent dans les sédiments;



La Lower Morningside, un tributaire de la rivière Rouge



Baignade interdite à la plage Sunnyside, juin 1990

- ~ certaines espèces de poisson sont tellement contaminées qu'elles sont impropres à la consommation humaine;
- ~ le milieu aquatique est agressé par les rejets des stations d'épuration, par une circulation insuffisante de l'eau, par les changements de la température de l'eau, par la destruction des habitats et par la contamination chimique;
- ~ les plages doivent être fermées pendant l'été.

Les Torontois s'inquiètent également de la qualité de l'eau qu'ils consomment. Le Toronto métropolitain et le ministère ontarien de l'Environnement analysent régulièrement l'eau du robinet à Toronto, pour mesurer la teneur en une grande diversité de métaux, de composés organiques, de pesticides et d'autres contaminants éventuels. Bien que l'eau soit conforme aux normes en vigueur, près du quart de tous les ménages de Toronto consomment de l'eau en bouteille ou utilisent des filtres à eau. On a calculé que l'eau en bouteille ou l'eau filtrée revient 600 fois plus cher que l'eau de la municipalité.

Pour s'attaquer aux problèmes de pollution du secteur riverain de Toronto, les autorités provinciales et fédérales coordonnent la mise sur pied d'un Plan d'action correctrice (RAP — Remedial Action Plan) qui vise à rétablir la qualité de l'eau. Ce plan concerne le secteur riverain qui s'étend du ruisseau Etobicoke, à l'ouest, jusqu'à la Rouge, à l'est, ainsi que tous les bassins versants de la région.

Quand il pleut à torrents, les eaux qui se déversent dans le lac sans passer dans les stations d'épuration contribuent à la pollution bactérienne du secteur riverain, l'une des causes de la fermeture des plages en été. Fait encore plus troublant, les stations d'épuration elles-mêmes sont à l'origine de 90 pour cent environ des composés organiques et des métaux lourds qui polluent le secteur riverain du Grand Toronto.

On compte s'attaquer au problème des produits chimiques toxiques déchargés par les égouts, dans le cadre de la stratégie municipale et industrielle de dépollution (Municipal-

Industrial Strategy for Abatement [MISA]) de la province. Ce programme vise à éliminer la pollution à sa source, c'est-à-dire les décharges directes de huit grands secteurs industriels (dont aucun ne se trouve dans le secteur riverain du Grand Toronto) et les décharges des stations d'épuration et des réseaux d'égouts municipaux. Les utilisateurs industriels et commerciaux des réseaux d'égouts, que l'on estime totaliser 3 000 dans la région de Toronto, devront respecter des normes strictes visant la décharge de produits chimiques toxiques dans les égouts, quand les nouveaux règlements MISA seront adoptés en 1994.

La biorégion du Grand Toronto comprend un grand nombre de cours d'eau : 16 grandes rivières et des douzaines de petits affluents. Ils sont pollués à divers degrés, mais peu d'entre eux sont vraiment en bonne santé. Dans de nombreux cas, on a modifié le cours inférieur de ces rivières en lui donnant un tracé plus rectiligne ou en le canalisant. Le déboisement a éliminé l'ombrage, et les rives se sont érodées. Les pesticides, les engrais et la terre végétale des exploitations agricoles, ainsi qu'une foule de polluants lessivés par les pluies dans les zones urbaines, se jettent dans les rivières. En raison du débordement des égouts unitaires, ces rivières sont la principale source de pollution bactérienne du secteur riverain.

Le classement des rivières en fonction de leur santé écologique montre que seuls quelques cours d'eau traversant les régions boisées de la Oak Ridges Moraine peuvent être considérés en excellente santé, tandis que les cours d'eau qui traversent les zones urbanisées sont dans un état « passable » à « mauvais » et, dans certains cas, n'ont plus de poisson.

La rivière Don, autrefois belle, mais maintenant considérée un véritable égout, illustre parfaitement la gravité de la situation. Jusqu'aux années 1850, on pouvait encore pêcher le saumon à la foène dans la Don, près de Castle Frank (près de l'actuel viaduc de Bloor). Soixante-dix ans plus tard, une grande partie de la vallée était encore à l'état naturel. Comme nous le dit le célèbre écrivain et historien Charles Sauriol,

> Dans les années 20 et 30, les ramifications boisées et paisibles de la Don possédaient une beauté naturelle. De grands ormes majestueux se dressaient

La globalité de la nature, qui comprend tout ce qui vit, fait que toutes les formes de vie, des oeufs de grenouille aux humains en passant par les érables, doivent concourir à la survie générale. Nous, les entités vivantes de la planète, tirons tous les mêmes choses de la biosphère, cette mince couche d'air, d'eau et de sol qui couvre notre globe et assure notre survie. Si nous en modifions trop les conditions, nous-mêmes, et d'autres espèces, périrons tous ensemble.

Theberge, J.B. 1989. "The wholeness of nature." In *Legacy: the natural heritage of Ontario*, editor J.B. Theberge. 375. Toronto: McClelland and Stewart.

le long des rives et dans les pâturages de la plaine d'inondation. Une partie des versants de la vallée étaient couverts de pins blancs, qui, voilà longtemps, ont été remplacés par les arbres à feuilles caduques qui s'y trouvent aujourd'hui... C'était l'endroit où trois cours d'eau se rencontraient : la Don de l'ouest, la Don de l'est et le ruisseau Taylor. Plusieurs grenouillères, blotties dans les replis de la vallée, jalonnaient l'ancien cours de la Don de l'est.

Aujourd'hui, l'autoroute de la Don Valley longe une rivière sale et amoindrie, où se déversent quelque 1 185 égouts pluviaux, 30 égouts unitaires, plusieurs canalisations de réfrigérant industriel et les effluents de la station d'épuration de North Toronto.

Il est indéniable que la Don est aujourd'hui dans un état déplorable, mais cette rivière en est également venue à symboliser ce qu'il est possible de faire quand les autorités, le secteur privé et le public s'engagent dans un processus complexe de nettoyage. L'assainissement de la Don n'est possible que si l'ensemble du bassin versant est nettoyé. Un tel assainissement annoncerait le rétablissement de l'écosystème de la biorégion.

Bien qu'ils soient plus graves dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto que dans les régions voisines, les problèmes de la qualité de l'eau sont représentatifs de ceux que connaissent les alentours de la plupart des villes : contamination des sédiments, consommation, pollution par les produits chimiques et les métaux que n'éliminent pas les stations d'épuration, fermeture des plages, détérioration des habitats fauniques et contamination du biote aquatique sont des problèmes communs à l'ensemble des Grands Lacs.

Chacun d'entre nous peut aider à réduire certains de ces problèmes. On peut, par exemple, contribuer à améliorer la qualité de l'eau en évitant d'utiliser des produits ménagers dangereux et en consommant moins d'eau. D'autres problèmes, comme la présence de produits chimiques dans les eaux usées, doivent être attaqués à leur source (à l'usine) et faire l'objet d'une réglementation régionale. Dans d'autres cas, par exemple dans celui des produits chimiques persistants comme les BPC, qui s'accumulent dans les tissus vivants, il faut prendre des mesures à l'échelle provinciale, nationale et internationale.

Dans l'avenir, l'aspect de la quantité de l'eau risque de devenir aussi important que l'aspect de la qualité. La consommation d'eau dans la région des Grands Lacs augmente à un rythme effréné depuis quelques décennies. En 1985, la Commission mixte internationale prédisait que le niveau de l'eau dans les lacs supérieurs baisserait légèrement d'ici à l'an 2000 si la consommation continuait au même rythme. Une baisse plus importante des niveaux d'eau aurait des effets désastreux sur la navigation et sur la production d'électricité.

Malheureusement, les résidents de la région du Grand Toronto sont peu sensibles à la nécessité de conserver l'eau, et cela se comprend. Après tout, le lac Ontario est vaste et les Canadiens pensent, à tort, que nous possédons d'énormes ressources d'eau douce. En outre, 70 pour cent des maisons de l'agglomération torontoise n'ont même pas de compteur à eau, ce qui veut dire que les consommateurs paient une somme forfaitaire, quelle que soit la quantité d'eau qu'ils utilisent, et sont peu incités à économiser l'eau.

Ce problème de la qualité ne se limite pas aux municipalités qui puisent leur eau dans le lac Ontario. Dans les régions de York et de Peel, certaines municipalités, où la consommation d'eau augmente beaucoup depuis une dizaine d'années, tirent encore leur eau de nappes aquifères profondes, vieilles peut-être de 4 000 ans. L'eau de ces nappes est remplacée graduellement par de l'eau provenant de la Oak Ridges Moraine, mais l'on craint l'épuisement de ces eaux souterraines

L'embouchure de la rivière Don et le Keating Channel

précieuses. Aussi des collectivités comme Aurora ont-elles adopté des programmes de conservation de l'eau.

L'air

L'écologie nous a montré que l'environnement ne saurait se limiter à une zone géographique donnée. L'environnement ne connaît pas de frontières, qu'elles soient locales, régionales ou nationales. Cela est particulièrement vrai dans le cas de l'environnement atmosphérique, par lequel on entend la qualité de l'air extérieur et intérieur, le bruit et les rayonnements.

La qualité de l'air ambiant (extérieur) est influencée par des facteurs locaux, régionaux ou distants. Les facteurs locaux comprennent les sources proches de pollution atmosphérique : industries et automobiles. Les facteurs régionaux comprennent la topographie (la forme actuelle des terres) et d'autres caractères ou conditions qui influencent la météorologie. Le long du secteur riverain, par exemple, la présence du lac Ontario contribue à la dispersion des polluants. Les facteurs distants comprennent le transport, sur de longues distances, de polluants provenant d'autres pays.

Dans le cas de la biorégion, le bassin d'air, c'est-à-dire la région d'influence atmosphérique, s'étend jusqu'à la baie d'Hudson au nord, jusqu'au Nouveau-Brunswick, à l'est, jusqu'aux Dakotas, à l'ouest et jusqu'au

centre de la Georgie, au sud. C'est donc dire que la qualité de l'air que respirent les Torontois échappe en grande partie à leur contrôle.

Dans l'écosystème que nous appelons biorégion du Grand Toronto, les liens entre l'air, l'eau, la terre, l'activité humaine et la faune sont complexes. Il existe une relation mutuelle de cause à effet entre la qualité de l'air et les polluants du sol et de l'eau. À titre

Pâturages près de la ville de Newcastle

d'exemple, les composés organiques présents dans le sol peuvent devenir volatils et les métaux lourds peuvent être remis en suspension s'ils sont perturbés. La poussière, les petites particules, les métaux lourds et les autres polluants atmosphériques peuvent se déposer sur le sol et la végétation, tandis que les contaminants en suspension dans l'air peuvent se déposer dans l'eau.

Des études sur le lac Supérieur montrent que les principaux apports de toxaphène, pesticide interdit depuis longtemps au Canada et aux États-Unis, mais encore employé en Amérique centrale et en Amérique du Sud, sont attribuables au transport atmosphérique sur de longues distances. La réglementation ontarienne sur la pollution atmosphérique vise à protéger le « récepteur le plus sensible ». Ce récepteur est parfois l'être humain, parfois un édifice ou une espèce végétale. Toutefois, le cadre de réglementation s'applique difficilement au passage des contaminants d'un milieu à un autre (c'est-à-dire de l'air à l'eau ou de l'eau au sol).

Dans les années 1970, l'anhydride sulfureux et les particules étaient les polluants les plus graves dans la région de Toronto, et c'est la lutte contre ces contaminants qui a donné lieu à l'établissement de l'indice de pollution atmosphérique de la province. Cet indice mesure la quantité d'anhydride sulfureux et de particules en suspension dans l'air, qui, en fortes concentrations, peuvent causer des troubles respiratoires. Il sert de système d'alarme et de contrôle en indiquant la détérioration de la qualité de l'air. Depuis 1985,

un seul avis de pollution atmosphérique a été diffusé dans la région du Grand Toronto. Dans l'ensemble, les taux d'anhydride sulfureux baissent régulièrement depuis dix ans, sous l'effet de la réglementation de la teneur en soufre du charbon et du gaz utilisés à Toronto, ainsi que sous l'effet de la substitution du gaz naturel au charbon. Les taux d'anhydride sulfureux ne posent pas de problème à la santé humaine dans la biorégion, mais suscitent malgré tout des inquiétudes en raison de leur rôle dans la formation des pluies acides sous le vent.

Les quantités de particules en suspension, de monoxyde de carbone et des métaux les plus souvent surveillés, soit le cuivre et le plomb, baissent régulièrement depuis dix ans. Par contre, les taux de bioxyde d'azote et de composés organiques volatils sont restés relativement constants et très élevés. Aux effets d'une meilleure réglementation des principales sources de ces polluants — c'est-à-dire des automobiles, des centrales et de certaines industries — se sont opposés ceux de la prolifération des automobiles.

La qualité d'une ville se mesure au bien-être de ses habitants, c'est-à-dire, aux avantages qu'ils ont, à la qualité de leur vie et à celle de l'air qu'ils respirent. Tout compte fait, je serais bien plus fier que Toronto soit connue comme « ville saine » que comme « ville internationale ».

Eggleton, A. 9 June 1990. In "Toronto: it's pricey but livable: survey gives us edge over Montreal, five U.S. cities." *Toronto Star* D1.

Aux taux actuels, ces substances ne posent pas de problèmes à la santé humaine, mais contribuent aux pluies acides et sont d'importants précurseurs de l'ozone au niveau du sol.

L'ozone au niveau du sol est le principal ingrédient du smog urbain. De fortes concentrations d'ozone au niveau du sol peuvent nuire à la végétation et à la santé humaine. L'ozone se forme sous le vent des sources, dans une série complexe de réactions mettant en jeu les bioxydes d'azote, les composés organiques volatils et le soleil. Depuis dix ans, les taux d'ozone restent plus ou moins constants et sont relativement uniformes dans tout le sud de l'Ontario. Ils sont le plus élevés à Toronto, où ils dépassent régulièrement la norme fédérale de 120 parties par milliard.

En octobre 1989, le Special Advisory Committee on the Environment de la ville de Toronto a recommandé l'adoption d'une importante stratégie de réduction des émissions causées par les automobiles. Cette stratégie consiste à améliorer les services de transports en commun et à adapter une gestion énergique de l'emploi de l'automobile en ville, ainsi qu'à recommander au gouvernement fédéral de relever les normes de rendement énergétique des automobiles et d'adopter les mêmes normes strictes que la Californie pour ce qui est des émissions d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures.

Le fait que les concentrations d'ozone soient plus élevées par temps chaud et ensoleillé, quand les vents apportent jusqu'à la rive nord du lac Ontario l'air chargé d'ozone qui provient des États-Unis, nous rappelle que nous faisons partie d'un écosystème : le smog dont nous souffrons est en grande partie attribuable à des sources américaines, mais les polluants qui proviennent de notre région sont transportés par le vent pour aller causer des problèmes d'ozone ailleurs.

Une autre catégorie de polluants atmosphériques qui semblent provenir en grande partie de sources lointaines est celle des composés organiques toxiques, du type qui

peut nuire à la santé, même en concentrations extrêmement faibles. Ces composés comprennent les dioxines et les furannes, ainsi qu'une foule de produits chimiques industriels et agricoles. Toutefois, les autorités n'ont pas encore défini de façon satisfaisante l'ampleur du problème et elles ne s'y sont pas attaquées.

Pour pouvoir étudier le type et les concentrations de composés organiques à l'état de trace dans l'air, le ministère ontarien de l'Environnement a récemment installé une station de contrôle sur les îles de Toronto. On a constaté que les concentrations de ces composés y sont semblables à celles que relèvent les stations de contrôle rurales dans l'ensemble de l'Ontario, ce qui porte à penser que des sources lointaines sont en grande partie responsables de la présence de ces composés organiques toxiques dans l'air.

Depuis quelques années, les spécialistes de l'atmosphère nous mettent en garde contre les risques d'un réchauffement global, le fameux « effet de serre ». La tendance du globe à se réchauffer est attribuée à l'émission de gaz de serre, dont le gaz carbonique, le méthane, l'hémioxyde d'azote, l'ozone au niveau du sol et les hydrocarbures chlorofluorés (HCF). Certains prédisent que, si les émissions de ces gaz ne sont pas réduites, les températures pourraient, d'ici à 2050, être supérieures de 4,5° Celsius à ce qu'elles étaient à la fin des années 1880. À l'échelle globale, cette augmentation devrait entraîner des sécheresses plus fréquentes et plus graves, la désertification extensive de certaines régions, le dépérissement des forêts et le relèvement du niveau de la mer.

Consciente de la dimension globale de ces problèmes, la ville de Toronto a récemment adopté les recommandations formulées par le Special Advisory Committee on the Environment dans son rapport de 1989, *The Changing Atmosphere: A Call to Action*. Ce rapport préconise la prise immédiate de mesures locales, dont des mesures préventives (réduction des émissions et amélioration de l'efficacité énergétique des édifices), des travaux de reboisement visant à compenser et à recycler les émissions de carbone, et des mesures d'adaptation locale au changement climatique.

Les récents reportages sur la diminution de la couche d'ozone au-dessus de Toronto ont sensibisé les résidents au problème global de l'épuisement de l'ozone. Nuisible à l'homme et à la végétation au niveau du sol, l'ozone, dans la stratosphère, constitue un écran qui protège la Terre contre les rayons ultraviolets dangereux. On pense que toute réduction importante de la couche d'ozone se traduira par une très forte augmentation du nombre de cancers de la peau causés par les rayonnements.

Les hydrocarbures chlorofluorés (HCF) sont les principaux responsables de la destruction de la couche d'ozone. La sensibilisation du monde entier à ce problème s'est améliorée au cours des cinq dernières années, et il semble que la production d'HCF sera en grande partie éliminée d'ici à l'an 2000, mais l'on s'inquiète déjà des produits chimiques qui remplaceront les HCF : il s'agit de gaz de serre puissants, qui aggraveront le réchauffement global.

Ce n'est là qu'un survol des problèmes de la pollution atmosphérique dans la région du Grand Toronto. La qualité de l'air peut aussi être influencée par des sources locales. Dans le quartier de South Riverdale, par exemple, les résidents se plaignent des odeurs et des polluants provenant d'une fonderie locale de plomb, d'une variété d'industries voisines et de la principale station d'épuration des eaux usées de la communauté urbaine de Toronto. Ce genre de situation existe probablement ailleurs, là où se heurtent les utilisations industrielle et résidentielle des terrains.

Dans son examen du secteur industriel du port de Toronto, la Commission royale a constaté que les niveaux de poussière, de particules en suspension et de monoxyde de carbone risquent de nuire à la santé humaine près des grandes artères de circulation. Vu les réseaux de transport qui vont de Burlington à Newcastle, il est possible que

Le vrai « Bluejay » de Toronto

cela ait des implications particulières pour le secteur riverain.

La faune

Il est difficile d'avoir une idée précise de la faune qui foisonnait dans la biorégion avant l'arrivée en masse des Européens. Les renseignements sont fragmentés et nous parviennent en grande partie de journaux, d'articles et d'autres écrits de l'époque. Nous savons toutefois que la zone abondait en faune : les forêts et les plaines du bassin versant de la vallée de la Don regorgeaient de castors, de porcs-épics, de loups gris, d'ours noirs, de martres, de loutres, de carcajous, de loups-cerviers et de wapitis. Les vastes marécages côtiers et terres humides de l'intérieur abritaient une variété de canards, d'oies, de hérons et d'autres oiseaux, ainsi que des reptiles et des amphibiens. Une très grande variété de poissons, dont touladis, harengs, esturgeons, saumons, brochets et maskinongés, pullulait dans les eaux du lac Ontario et du cours inférieur des rivières qui s'y jettent.

Aujourd'hui, la situation a considérablement changé : la perte d'habitats fauniques, l'action prédatrice humaine et l'introduction de produits chimiques persistants dans le milieu et d'espèces exotiques dans la biorégion ont contribué à une réduction importante de la diversité de la faune et des populations fauniques, qui sont soumises à toutes sortes d'agressions.

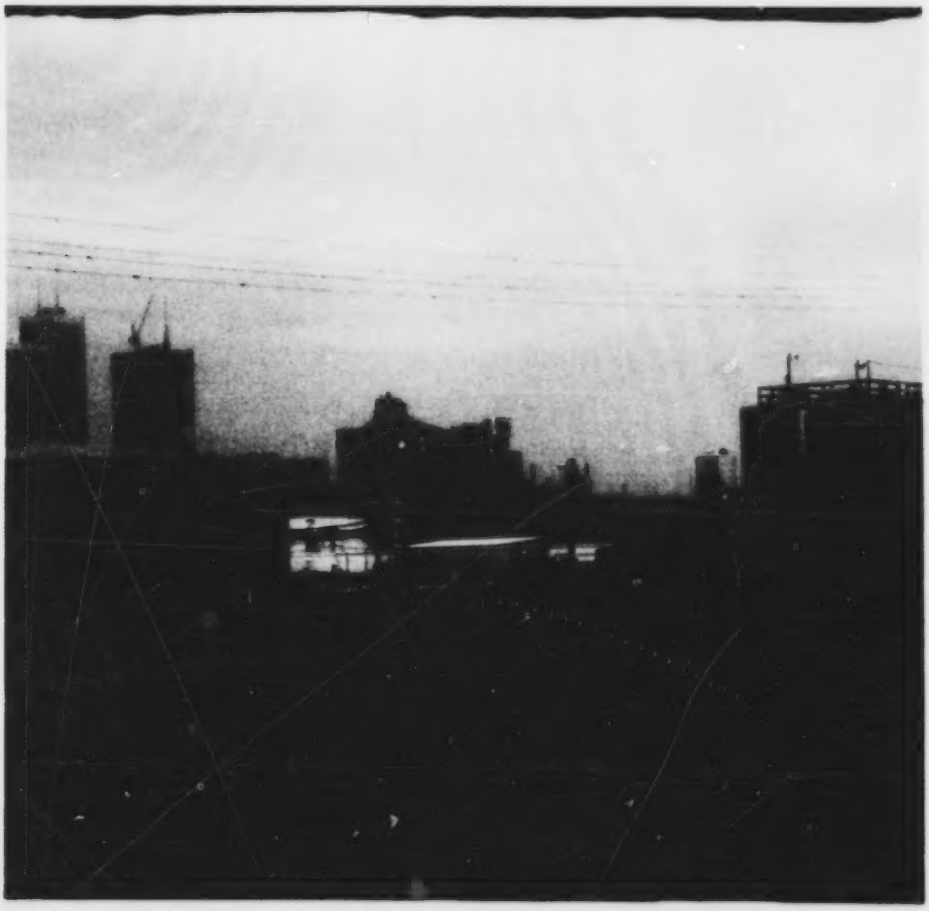
L'altération du littoral et le remblayage des terres humides ont réduit l'espace dont les animaux, les poissons et les oiseaux disposaient pour vivre et se reproduire. L'endiguement des rivières a détruit des frayères de poissons des eaux froides.

À l'exception du castor et du porc-épic, les mammifères qui vivaient autrefois dans le bassin versant de la Don sont maintenant rares dans la région du Grand Toronto. En 1870, le pigeon migrateur pullulait, et il en existait plusieurs colonies dans le bassin versant de la Don. Le défrichement pour l'agriculture, ainsi que la chasse et la trappe commerciales intensives de ce bel oiseau, ont causé sa disparition. En 1977, le pluvier siffleur, au chant plaintif et mélodieux, qui fréquentait en grand nombre les plages des Grands Lacs, a été désigné espèce menacée d'extinction en Ontario. Il ne se reproduit plus dans la région du Grand Toronto, et ce, en grande partie à cause de l'utilisation récréative des plages : gens et véhicules détruisent les nids et les oisillons et dérangent les oiseaux au nid.

De nombreuses espèces de grenouilles, de tortues et de serpents ont vu leurs nombres péricliter dans le sud de l'Ontario au XX^{e} siècle, en grande partie parce que leurs habitats ont été détériorés ou détruits. Un grand nombre des reptiles et amphibiens qui vivent dans les marécages côtiers restants de la région du Grand Toronto sont maintenant considérés rares, y compris la tortue molle à épines, ainsi que la tortue de Blanding, la tortue des bois, la tortue musquée et la tortue géographique.

Les populations de poisson sont sensibles à une variété d'influences : altération du littoral, pêche excessive, pollution, destruction des terres humides et introduction d'espèces

Citerne de vrac liquide, secteur industriel portuaire



...Les Européens de l'Ouest et les Américains ont toujours eu l'idée aussi décourageante que bien ancrée que le progrès devait nécessairement se faire aux dépens du milieu : on endure son mal aussi longtemps qu'il le faut et on le fuit dès qu'on en a les moyens; mais on croit que l'enlaidissement du paysage, la dégradation des villes, les mauvaises odeurs et les bruits déplaisants sont inévitables et qu'il faut apprendre à s'en accommoder.

Hiss, T. 21 August 1989. "Reflections: encountering the countryside: II." *New Yorker* 40.

exotiques. Vingt espèces de poisson ont disparu du secteur riverain de Toronto au cours des cent dernières années, y compris le maskinongé, qui jouait un important rôle dans la pêche sportive, et des espèces comme le hareng, sur lesquelles reposait la pêche commerciale locale. Alors que l'embouchure de la rivière Rouge, relativement peu polluée, abrite 31 espèces de poissons, on ne trouve que trois espèces dans les eaux fortement polluées de la Don.

L'aigle à tête blanche est aujourd'hui rare dans le bassin des Grands Lacs en raison de la pollution chimique. Menacées à l'origine par la perte de leur habitat et par la chasse, les populations commencèrent à se rétablir au début du XX^{e} siècle, grâce à l'adoption de mesures de protection. Toutefois, la présence de pesticides persistants comme le DDT et la dieldrine a entraîné un déclin rapide des populations dans le bassin des Grands Lacs à partir des années 1940.

Ces produits chimiques et les BPC ont aussi causé, dans les années 1970, le déclin rapide des populations de goéland argenté, de bihoreau à couronne noire et de cormorans dans la région de Toronto. L'interdiction de l'emploi de ces produits a permis le rétablissement des populations de bihoreau et de goéland, mais le cormoran et l'aigle à tête blanche ne sont pas encore revenus sur les rives de Toronto. Cela peut indiquer, en partie, tout le temps qu'il faut à ces produits chimiques pour se décomposer complètement. Bien qu'ils ne soient plus utilisés, ces produits sont encore présents dans l'eau, dans les sédiments et dans les tissus. Les BPC et le mirex, par exemple, sont interdits en Ontario depuis un certain temps, mais se trouvent encore dans les poissons pêchés dans le lac Ontario.

Le ministère de l'Environnement conseille au public de ne pas consommer de grandes quantités de sept espèces de poissons pêchés dans les eaux de Toronto, parce qu'ils contiennent de fortes concentrations de BPC, de mirex, de pesticides, de mercure et d'autres métaux. La contamination des

populations de poisson se produit tout le long du secteur riverain du Grand Toronto, mais le taux et le type de contamination varient d'un endroit à un autre.

Les taux de contaminants trouvés dans la faune sont un bon baromètre de la santé de l'écosystème. Comme le serin des mineurs, l'effet des produits chimiques sur les populations animales peut indiquer les effets possibles sur l'être humain. Les composés organiques persistants et les métaux peuvent s'accumuler dans les tissus animaux et les taux de concentration peuvent augmenter à mesure qu'on remonte la chaîne alimentaire. Autrement dit, la concentration de substances toxiques peut être faible dans l'eau et un peu plus forte dans des organismes comme le zooplancton, mais peut atteindre des niveaux dangereux chez les animaux au haut de la chaîne, par exemple les oiseaux piscivores, les tortues, les mammifères et même les êtres humains.

Chez l'homme, les produits toxiques persistants comme les BPC s'accumulent dans les tissus gras, notamment dans le foie et le cerveau, ainsi que dans le lait maternel. Chez les animaux, selon le produit chimique et l'espèce, ces contaminants peuvent causer des problèmes de reproduction, des difformités et des tumeurs.

L'introduction d'espèces exotiques a modifié l'écosystème et dans certains cas lui a nui. On ne connaît que trop bien le cas de l'étourneau européen, du moineau domestique et de la carpe, espèces importées qui sont devenues un problème. Il y en a bien d'autres : à titre d'exemple, 11 espèces de poisson trouvées le long du secteur riverain de Toronto peuvent être considérées exotiques, la plus notoire étant la lamproie marine, prédateur vorace qui s'est établi dans les Grands Lacs après l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Bien que la situation soit maintenant plus ou moins en mains, la lamproie a beaucoup contribué au déclin de certaines espèces de poisson de sport dans le lac Ontario.

L'un des derniers arrivés dans les Grands Lacs est aujourd'hui la minuscule dreissena. Venue d'Europe dans la cale d'un navire, elle a pénétré dans l'eau quand les soutes ont été vidangées et a trouvé un site accueillant dans nos lacs. Très prolifique, cette moule a été surnommée le « cancrelat des Grands Lacs ». Les travaux de réparation et d'enlèvement qu'elle occasionne, ainsi que les pertes de débouchés coûtent des millions de dollars. Ces moules s'attachent aux navires commerciaux et aux bateaux de plaisance et bloquent les prises d'eau, posant ainsi un grand problème pour les responsables des travaux publics et les utilisateurs d'eau industriels.

De plus, ces minuscules mollusques recouvrent les frayères du poisson et consomment de vastes quantités de plancton, qui est une partie vitale de la nourriture de nombreuses autres espèces.

Pour toutes ces raisons, c'est-à-dire perte d'habitat, prédation, contaminants chimiques persistants et introduction d'espèces exotiques, la faune est en position précaire dans la biorégion. Il y a toutefois certaines nouvelles encourageantes : bien qu'ils ne soient pas à l'état naturel pur, un grand nombre de vallées et d'autres espaces verts de la région offrent encore à la faune un habitat et d'importants couloirs de migration et de déplacement. C'est pourquoi on trouve encore des écureuils volants et des cerfs dans la vallée de la Rouge de Scarborough ou qu'on a vu des renards rouges sur la flèche de la rue Leslie.

La région de Toronto se trouve dans la zone de chevauchement des deux grandes routes de migration d'Amérique du Nord : celle de l'Atlantique et celle du Mississippi. Le secteur riverain et ses espaces verts restants servent d'importants points d'escale aux oiseaux qui, à l'automne, font route vers leurs terrains d'hiver, au sud, ou, au printemps, se rendent à leurs terrains de reproduction estivale, au nord. Bien trop souvent, cependant, ces couloirs de verdure ont été fragmentés par l'urbanisation.

Une grande partie de l'habitat faunique qui subsiste a été détérioré par les utilisations

L'horizon torontois vu du quai Polson, dans le port de Toronto

urbaines voisines. Pour protéger la faune restante et favoriser sa croissance, il faudra changer d'attitude et voir les choses à l'échelle de l'écosystème, si l'on désire avoir des populations saines et viables.

Conclusions

Cette description sommaire des divers éléments de la biorégion du Grand Toronto, c'est-à-dire l'air, les terres, l'eau, la faune et les activités humaines, montre les contraintes considérables qui pèsent sur l'écosystème. Les rivières, les ruisseaux et le lac sont pollués. On ne peut s'y baigner et leur eau ne peut être bue que si elle est épurée. Des composés organiques persistants et des métaux lourds sont présents dans l'air, l'eau, la faune et le sol de la région. L'urbanisation continue de menacer l'habitat faunique et la diversité des espèces. Les décharges sont presque combles et les volumes d'eaux usées et d'eaux pluviales de ruissellement dépassent les capacités d'épuration des installations. La capacité des réseaux de transport est atteinte ou dépassée. Les terres agricoles de choix et les espaces verts succombent à l'avance, semble-t-il implacable, de l'urbanisation, et les pressions du développement menacent les eaux souterraines, les habitats fauniques et les espaces verts qui font de la Oak Ridges Moraine une zone naturelle si précieuse.

Il s'agit donc d'un écosystème qui, en grande mesure, est « dés-intégré », un écosystème dont la capacité biotique, c'est-

à-dire la capacité de l'air, du sol et de l'eau d'absorber les effets de l'activité humaine, est manifestement mise à l'épreuve et ne saurait suffire à long terme si des changements profonds ne sont pas effectués.

À qui appartient-il de résoudre ces problèmes? La réponse est complexe : dans la biorégion du Grand Toronto, les responsabilités se répartissent entre cinq municipalités régionales, 30 municipalités locales et de nombreux ministères, offices, organismes et commissions fédéraux et provinciaux. À une époque où il est clair que les pouvoirs publics ne peuvent résoudre à eux seuls nos problèmes environnementaux, les 6 000 industries de la région du Grand Toronto et ses quatre millions de résidents ont, eux aussi, un rôle à jouer.

La conception axée sur l'écosystème met l'accent sur les interactions entre les systèmes écologique, social, économique et politique de la biorégion. Elle engage à considérer le développement économique, les politiques visant les ressources, l'évolution des décisions de consommation et l'attitude du public dans le contexte de leurs effets actuels ou potentiels sur l'intégrité du système. Cela veut dire qu'il faut nous attacher à fixer des buts communs, à changer d'attitudes, à coordonner les plans et actions des diverses sphères de compétence, à coordonner les mécanismes d'affectation et d'utilisation des

Le site choisi par l'artiste, rivière Don, près de Toronto. Carte postale dans le style édouardien de 1900.

La trille, emblème de l'Ontario

ressources et à planifier sous le signe de la coopération.

L'environnement ne se limite pas en découpage politique : ce qui se passe dans une administration peut nuire à l'environnement d'autres administrations. Il est donc impératif de mettre en place des mécanismes administratifs qui permettront aux diverses autorités de collaborer à la résolution des problèmes et de trouver des façons de vivre dans la biorégion en ménageant l'environnement. À titre d'exemple, le Lower Don Task Force de la ville de Toronto sait qu'il est vain de chercher à nettoyer le cours inférieur de la Don si les deux régions et sept municipalités du bassin versant ne prennent pas, elles aussi, les mesures qui s'imposent.

Il faut régénérer sans tarder toute la biorégion du Grand Toronto pour réparer les dommages causés à l'environnement par les activités passées, pour empêcher toute autre dégradation et pour veiller à ce que toute activité future entraîne une amélioration nette de la santé de l'environnement. Dans une région qui connaît une croissance économique impressionnante et une urbanisation rapide, il importe d'écouter l'avertissement que nous donnent les indices du stress de l'écosystème, afin de pouvoir rétablir et maintenir pour les générations actuelles et futures la qualité de vie qui a fait de notre région un pôle d'attraction.

Le chapitre suivant, qui porte plus particulièrement sur les besoins du secteur riverain du Grand Toronto dans le contexte de la biorégion, présente une liste de principes qui devraient guider la planification, l'aménagement et la gestion d'un secteur riverain intégré et sain. Le troisième chapitre recommande certaines mesures de remise en état, à l'échelle locale et à celle du secteur riverain.

CHAPITRE DEUX

PRINCIPES

Principes

Les principes ci-dessous découlent directement d'une stratégie de la gestion du secteur riverain qui est axée sur l'écosystème. En plus de constituer le fondement des politiques et des plans de tous les paliers du gouvernement à l'égard du secteur riverain, ces principes devraient servir de normes pour l'aménagement et la gestion du secteur riverain par des intérêts publics ou privés.

Dorénavant, on ne devrait pas juger les politiques et les propositions visant le secteur riverain uniquement à leurs mérites économiques ou à leur contribution à la réalisation des objectifs dans le domaine des loisirs, du logement, ou autres. Il faut, en plus, évaluer si elles contribuent à rétablir la santé écologique du secteur riverain et à l'utilisation et au plaisir du public, ou si elles ne font que perpétuer les abus du passé. Cette évaluation repose sur l'application de ces principes.

Les principes de verdissement du secteur riverain sont faciles à exprimer. Aux yeux de la Commission, le secteur riverain doit être :

- **propre**
- **vert**
- **utilisable**
- **diversifié**
- **ouvert**
- **accessible**
- **continu**
- **abordable**
- **attrayant**

Les sections ci-après expliquent plus en détail sur quoi reposent ces principes, comment les interpréter et quelles applications ils pourraient avoir.

Propre

- L'air, le sol, les sédiments et l'eau ne doivent contenir aucun contaminant susceptible de s'opposer à l'utilisation valorisante du secteur par l'être humain et d'autres créatures.
- L'eau doit être d'une qualité telle que le poisson puisse être consommé sans les restrictions qu'impose la présence de contaminants, qu'on puisse se baigner et pratiquer des sports nautiques sans risque de contracter une maladie, et que la concentration de substances chimiques potentiellement toxiques dans l'eau de consommation reste inférieure à des limites détectables ou soit conforme à toutes les normes d'hygiène acceptées.

Pour que le secteur riverain puisse, comme il en a le potentiel, constituer un élément attrayant et positif dans le Grand Toronto, une grande amélioration de la qualité actuelle de l'eau s'impose. Un certain nombre d'études ont défini l'ampleur des problèmes, que la Commission a résumés dans son rapport nº 10, *East Bayfront et le secteur portuaire industriel : un milieu en transition*, où il est dit ce qui suit :

> Bien qu'ils varient en gravité, les problèmes sont les mêmes dans tout le secteur riverain... La contamination bactérienne oblige à fermer les plages. Les apports de substances nutritives causent un problème constant d'eutrophisation. On trouve des métaux et des composés organiques dans la colonne d'eau. Les sédiments sont contaminés par des composés organiques et des métaux, en particulier dans les mouillages et les baies, où l'eau circule peu. Les composés organiques et les métaux s'accumulent dans le biote aquatique. Les bons habitats du poisson sont rares.

La version révisée de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, dans la clause sur « l'utilisation diminuée », dresse une liste des changements indésirables. Ceux-ci comprennent :

...l'un ou l'autre des résultats suivants provoqués par une altération physique, chimique ou biologique du bassin des Grands Lacs :

i) restrictions concernant la consommation de la chair de poisson et d'animaux;
ii) altération du goût de la chair du poisson et des animaux;
iii) réduction des effectifs du poisson et de la faune;
iv) apparition de tumeurs et d'autres anomalies chez le poisson;
v) apparition d'anomalies ou de troubles de la reproduction chez les oiseaux ou les animaux;
vi) dégradation du benthos;
vii) limitation du dragage;
viii) eutrophisation ou prolifération d'algues indésirables;
ix) restrictions concernant l'eau potable ou altérations du goût et de l'odeur de l'eau;
x) fermeture des plages;
xi) enlaidissement des sites;
xii) majoration des coûts d'exploitation dans les secteurs agricoles ou industriels;
xiii) réduction des effectifs du phytoplancton et du zooplancton;
xiv) perte des habitats du poisson et de la faune.

Il est évident que le secteur riverain de la Communauté urbaine de Toronto souffre aujourd'hui d'un grand nombre de ces problèmes et que le reste du secteur riverain du Grand Toronto en souffre également, mais à un moindre degré.

Il ne pourra être remédié à la situation qu'avec l'engagement et la coopération d'un grand nombre d'organismes dans le secteur riverain et l'ensemble de la biorégion. Dans le cadre du Plan d'action correctrice de Toronto, on cherche actuellement à s'entendre sur les mesures qui s'imposent et sur le rôle que doivent jouer les divers organismes.

Rivière Rouge — Écoulement pollué d'un égout pluvial

D'autres études et d'autres comités de divers paliers du gouvernement se penchent sur des aspects particuliers de la remise en état de l'environnement.

Dans bien des cas, ces débats sont méritoires et nécessaires, mais il ne faut pas qu'ils deviennent un prétexte pour ne rien faire. Lors des audiences de la Commission royale sur une stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto, Luciano Martin d'Etobicoke s'est déclaré frustré par la lenteur avec laquelle est mise en oeuvre la Toronto Area Watershed Strategy, dressée en 1986 :

> Il faudrait, à mon avis, mettre en oeuvre les plans qui ont déjà été approuvés et les mettre en oeuvre dès maintenant, au lieu d'attendre que d'autres études fassent essentiellement état des mêmes problèmes et proposent probablement des solutions semblables.

Si l'on part du principe que le secteur riverain doit être propre, cela veut dire que tout réaménagement et nouvel aménagement, que ce soit par le secteur public ou privé, doit contribuer à résoudre les problèmes créés par le passé. Comme la pollution du secteur riverain est, dans une mesure importante, causée par les affluents, il s'ensuit qu'on ne peut plus laisser les aménagements dans le reste du bassin versant aggraver la situation, par exemple par une maîtrise insuffisante des eaux pluviales ou des sédiments érodés.

Au cours des audiences, la Commission a entendu un certain nombre de suggestions d'assainissement du secteur riverain. Un intervenant a proposé de ne permettre aucune augmentation du débit net des eaux des égouts séparatifs qui se jettent dans le lac. Cela veut dire qu'avant de pouvoir construire de nouveaux immeubles les promoteurs auraient à convertir les immeubles existants pour réduire substantiellement la consommation d'eau. Il a été proposé d'appliquer le même principe aux eaux pluviales et de trouver des moyens de faciliter l'absorption des eaux de ruissellement dans le sol.

Karey Shinn de la Kew Beach Residents Association a rappelé à la Commission la liste des installations, en place ou prévues, qui polluent l'atmosphère dans le secteur industriel portuaire, y compris l'expansion proposée des installations d'incinération des boues à la station d'épuration d'Ashbridge's Bay et la remise en service de la centrale électrique R.L. Hearn convertie. M^me^ Shinn a ajouté : « Il est fondamentalement répréhensible de ne pas se soucier des effets cumulatifs de ces installations et de toute installation future sur notre bassin d'air. »

Pêche sportive sur le lac Ontario

Vert

- Il faut protéger et rétablir la diversité et la productivité des biocénoses en mettant en oeuvre des mesures visant à :
  - préserver la diversité génétique de la flore et de la faune indigènes;
  - rétablir la santé des habitats naturels et du biote;
  - maintenir les processus écologiques naturels.

Cygnes dans le Pumphouse Marsh, à Oshawa

~ Il faut utiliser la végétation naturelle pour rétablir et mettre en valeur l'attrait, la santé et l'utilité des collectivités humaines.

Une riche diversité d'espèces est essentielle à un écosystème sain, et toutes les espèces y ont leur rôle à jouer. Il y a, depuis quelques années, une tendance graduelle, mais inexorable, à l'appauvrissement des espèces naturelles dans le secteur riverain. Aujourd'hui, des espèces comme la sterne commune, la sterne noire, la tortue molle à épines, la tortue des bois, la couleuvre à ventre rouge et la couleuvre tachetée sont menacées d'extinction. Cent quarante espèces végétales ne poussent, autant qu'on le sache, qu'en un seul endroit du Grand Toronto, et 109 espèces de flore et de faune de l'agglomération sont considérées rares en Ontario. Vu que la diversité génétique est un critère essentiel d'un écosystème sain, c'est là une tendance alarmante qu'il faut renverser.

À l'état naturel, le secteur riverain est l'un des écosystèmes le plus diversifiés et le plus productifs de la zone de climat tempéré. Toutefois, la productivité de l'écosystème de la région du Grand Toronto a été réduite par la destruction et la détérioration des habitats naturels, ainsi que par la pollution aquatique et par le bruit. Vu la résilience des communautés naturelles, un grand nombre d'espèces de poissons, de faune et de flore reviendront si les habitats voulus leur sont fournis. L'essor « miraculeux » des populations sauvages spectaculaires qu'abrite aujourd'hui la flèche de la rue Leslie montre avec quelle rapidité les communautés naturelles s'établissent quand les conditions sont propices.

Le principe d'un secteur riverain vert renforce en partie la nécessité de préserver les habitats naturels qui subsistent sur le littoral, mais il exige aussi qu'on fasse des efforts sans précédent pour reconstituer les

habitats détruits par les excès du passé. Il faut notamment :

- ~ faire de la « naturalisation » un élément essentiel de l'aménagement des parcs;
- ~ créer, à l'intention des espèces sauvages, des terres humides et des îles proches du littoral;
- ~ remplacer les hauts-fonds rocailleux et les autres habitats du poisson;
- ~ remettre en végétation les rives des cours d'eau.

La gestion des zones naturelles du secteur riverain ne doit pas se concentrer sur une seule espèce, comme cela est souvent le cas aujourd'hui, mais doit plutôt mettre l'accent sur la protection des espèces rares, sur le rétablissement des communautés naturelles et sur la diversité des espèces.

Ce changement d'orientation s'est déjà produit dans la gestion des ressources halieutiques. Dans son Strategic Plan for Ontario Fisheries II, le ministère des Richesses naturelles s'est fixé pour objectif la création d'écosystèmes aquatiques sains et durables qui permettront de maintenir et de rétablir les populations d'espèces indigènes qui se reproduisent naturellement.

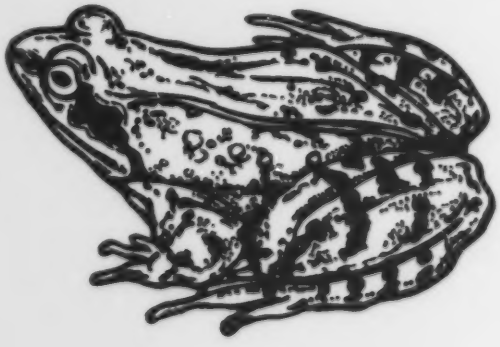
Les associations de naturalistes, les associations sportives, ainsi que le grand public peuvent contribuer à l'assainissement des écosystèmes, ainsi qu'en témoignent des initiatives publiques et utiles comme les journées de plantation d'arbres organisées par le Lower Don Task Force ou les travaux de réhabilitation des ruisseaux entrepris par le groupe de Black Creek (groupe de particuliers actif sur cette partie du réseau de la Humber).

Les organismes de la faune, les conseils scolaires, les entreprises ou les municipalités pourraient lancer des concours de création d'habitats, puis offrir une aide financière et technique à ceux qui présentent les meilleures suggestions. On pourrait encourager les promoteurs à faire de la mise en valeur des habitats une partie intégrante de leurs plans.

Pour évaluer l'efficacité du verdissement du secteur riverain, on pourrait choisir certaines espèces qui serviraient de baromètre de l'état de l'écosystème, et les contrôler périodiquement pour évaluer l'évolution de la diversité et des populations des espèces naturelles.

Bien des résidents du Bassin ont souvenance que les secteurs préoccupants étaient autrefois des coins de nature intacte, abritant maints endroits secrets pour la baignade, nombre de frayères et de refuges pour les oiseaux et autres animaux. Le développement urbain, agricole et industriel a détruit les terres humides et d'autres habitats naturels. Les deux tiers des terres humides du bassin des Grands Lacs auraient ainsi disparu.

1990. "Habitat restoration." In *RAP revival: a citizens' agenda for RAPS: report from A Remedial Action Plan Workshop for Citizen Leaders, February 9-11, 1990, Stella Niagara, New York*, 14. Buffalo: Great Lakes United.

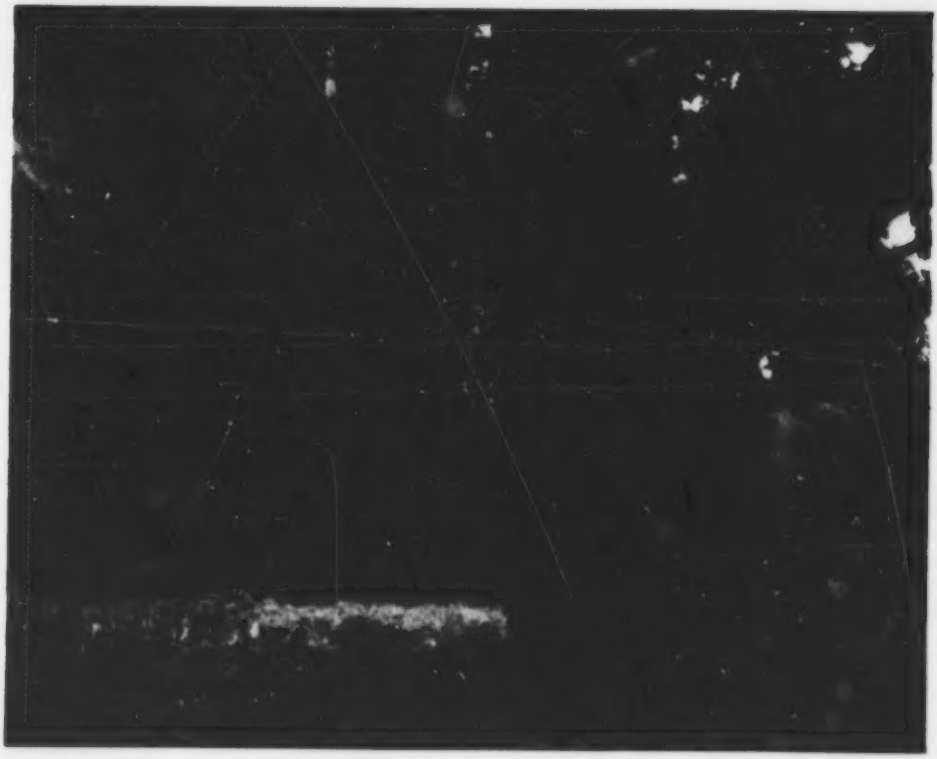


Comme l'a fait ressortir Marion Strebig de la Fédération des naturalistes de l'Ontario, lors d'une audience de la Commission, il faudrait choisir les espèces-baromètres en fonction du rôle qu'elles jouent dans l'écosystème plutôt qu'en fonction de l'attrait qu'elles ont pour l'être humain :

> Pourquoi ne pas prendre pour espèce-baromètre une humble espèce comme la phrygane, principale nourriture d'un grand nombre d'espèces aquatiques? Sa disparition est un indice certain de problèmes.

Au cours des dix dernières années, les projets d'atlas bénévoles ont beaucoup contribué à notre connaissance des effectifs et de la distribution des oiseaux, des reptiles et des amphibiens dans l'écosystème, et l'on parle actuellement d'un atlas provincial des mammifères. On pourrait recueillir des informations plus détaillées et surveiller le secteur riverain en prenant pour point de départ les données de ces atlas et en profitant des compétences et de l'enthousiasme des naturalistes locaux.

La promotion de la diversité écologique fait également entrer en jeu la réduction des populations d'espèces comme la bernache du Canada. Quand les effectifs d'espèces sauvages atteignent un point où ils constituent un problème, c'est là une indication d'un écosystème agressé, où le jeu normal des freins et contrepoids ne fonctionne plus. Non seulement existe-t-il un conflit très réel entre les bernaches et les personnes qui utilisent le secteur riverain pour leur plaisir, mais l'abondance même d'une espèce fait obstacle au potentiel d'autres espèces. Les organismes fédéraux et provinciaux de la faune devraient adopter une stratégie d'intervention qui combine la modification des habitats et la réduction des effectifs.



L'érable G'Mas

Côté est de Ship Channel dans le port de Toronto

L'Ontario continue à se développer rapidement. L'empiétement incessant sur un environnement dont la taille demeure constante fait disparaître les champs, les bois et les marais qui font la richesse du paysage. Nous ne pouvons revenir en arrière, mais nous pouvons sauver quelques morceaux de verdure d'un patrimoine qui se perd.

Hilts, S.G. 1986. "Why protect natural heritage?" In *Islands of green: natural heritage protection in Ontario*, 24. Toronto: Ontario Heritage Foundation.

On connaît l'emplacement des principaux habitats et zones naturelles du secteur riverain du Grand Toronto. Un grand nombre d'entre eux appartiennent déjà à des intérêts publics, mais il reste de nombreux habitats critiques qui ne sont pas protégés et dont il est crucial d'assurer l'avenir. Parmi les sites les plus significatifs qu'il faut mieux protéger, que ce soit en les achetant ou par d'autres moyens, citons :

- l'embouchure de Joshua Creek (Mississauga);
- les marais de Frenchman's Bay (Pickering);
- l'embouchure de Carruther's Creek (Ajax);
- l'embouchure de Lynde Creek (Whitby);
- Pumphouse Marsh (Oshawa);
- Second Marsh (Oshawa);
- McLaughlin Bay (Newcastle);
- le marais de West Side Beach (Newcastle);
- Wilmot Creek (Newcastle);
- Bond Head Bluffs (Newcastle).

Par ailleurs, comme l'a fait remarquer la Commission dans son rapport nº 8,

Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto, il faudrait protéger, partout où cela est possible, l'embouchure des ruisseaux et d'autres zones naturelles d'importance locale, notamment l'embouchure des ruisseaux Fourteen Mile et Shoreacres à Halton et des ruisseaux Graham et Port Granby à Durham.

La Commission sait que les autorités comptent prendre en mains certains de ces sites prioritaires et encourage de tels efforts. Elle espère notamment qu'il sera possible de remédier à l'état, actuellement insatisfaisant, de Pumphouse Marsh, en réponse aux demandes de la South Oshawa Residents Association, d'autant plus que la ville d'Oshawa s'est indiquée disposée à assumer la gestion de ce marais.

Dans leur témoignage aux audiences de la Commission, les intervenants ont cité des exemples louables de coopération pour la protection des habitats naturels. Hugh Peacock des Durham Region Field Naturalists a parlé notamment de l'attitude exemplaire de la General Motors, qui s'est souciée de l'épuration des eaux pluviales et d'autres questions environnementales lors de la conception et de la construction de son siège social près du Second Marsh d'Oshawa. Cela, a-t-il fait observer, s'oppose de façon frappante aux activités dangereuses pour l'environnement qui ont lieu à l'arrière de l'usine d'Atlantic Packaging, sur le ruisseau Corbett, ainsi qu'en de nombreux autres points du secteur riverain.

Comme l'a montré l'exemple de Rattray Marsh à Mississauga, toute forme d'aménagement qui ne prévoit pas une zone tampon suffisante autour des terres humides ou qui ne règle pas la question de l'évacuation des eaux pluviales risque de réduire de beaucoup la valeur des habitats. Cela fait ressortir la complexité de la protection des communautés naturelles dans le milieu urbain, car il ne suffit pas de réserver des espaces verts à l'habitat. Il serait plus facile de traiter de ces questions si les plans officiels des municipalités et les plans de bassin versant des offices de protection comportaient des objectifs précis de conservation des espèces

Accès des passagers du train au centre-ville de Toronto

et si les municipalités constituaient des comités consultatifs écologiques comme celui de la région d'Halton.

Le secteur riverain présente plusieurs exemples de processus écologiques naturels. Le sable produit par l'érosion naturelle se dépose sur les plages du littoral. Les mesures d'envergure prises pour freiner l'érosion naturelle des Scarborough Bluffs ont créé un nouveau problème : les plages de l'est se sont trouvées privées de sable. Dès qu'on commence à les altérer, ces processus naturels peuvent être très difficiles à rétablir. Il est important de comprendre les effets possibles des processus de transport du sable et d'en tenir compte avant d'approuver des projets de protection du littoral ou de remblayage dans d'autres parties du secteur riverain.

Un autre processus naturel est la migration des oiseaux et des papillons. Comme un grand nombre d'espèces ont besoin de reconstituer leurs réserves énergétiques avant de traverser le lac Ontario, il est essentiel de protéger les habitats littoraux où elles se reposent et se nourrissent, et d'aménager des couloirs de verdure dans les zones urbaines.

Certains éléments de l'écosystème naturel, notamment les arbres et les arbustes, sont essentiels aux personnes et à la faune. John Macintyre de la Parks and Recreation Federation of Ontario a rappelé à la Commission le rôle critique que jouent les arbres dans un avenir de verdure :

> Les arbres sont importants pour notre milieu physique et notre bien-être émotionnel. Ils éliminent les polluants atmosphériques, amortissent le bruit et ont un effet modérateur sur le climat. Ce sont en quelque sorte des climatiseurs naturels.

Utilisable

~ Le secteur riverain doit continuer de se prêter à une gamme d'utilisations publiques et privées qui :

- ~ se rapportent principalement à l'eau;
- ~ permettent au public d'avoir accès au littoral, de l'utiliser et d'en jouir;
- ~ mettent en valeur les quartiers résidentiels et les utilisations industrielles acceptables;
- ~ sont respectueux de l'environnement tant par leur forme que par leur fonction;
- ~ entrent le moins en conflit avec les collectivités ou utilisations adjacentes;
- ~ encouragent une plus grande utilisation du secteur riverain toute l'année.

Malheur à ceux qui ajoutent maison à maison et joignent champ à champ, au point de prendre toute la place et de rester les seuls habitants du pays.

1978. "Isaïe, 5:8." *La Sainte Bible*, Paris, Les Éditions du Cerf, 1961, p. 993.

Pour être attrayant et plein de vie, un secteur riverain doit se prêter à un grand éventail d'utilisations, en plus d'offrir des aires de loisir et des espaces verts : il doit pouvoir combiner aménagements résidentiels, industries, établissements commerciaux, services publics et infrastructures de transport. Comme l'a indiqué un intervenant dans son mémoire :

> De bonnes pratiques et politiques d'aménagement devraient permettre d'avoir un secteur riverain qui, tout en respectant l'environnement, offre une diversité d'utilisations. Il faut, à cette fin, formuler des politiques détaillées de gestion de l'environnement et de réglementation de l'aménagement, ainsi que des politiques visant les parcs et les espaces verts.

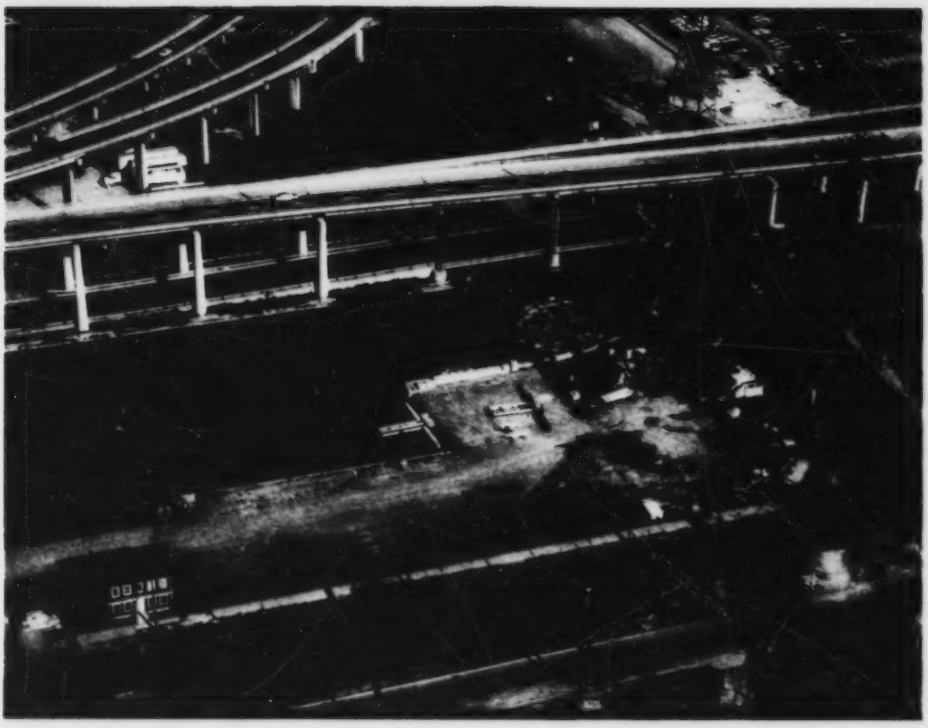
L'embouchure de la rivière Rouge

Autrefois, la vocation des secteurs riverains urbains était essentiellement industrielle. Ces secteurs étaient en grande partie consacrés aux installations portuaires, sur lesquelles reposait l'activité commerciale, elle-même axée sur le transport maritime des matières premières et des produits finis. La croissance et le bien-être économique de l'arrière-pays étaient étroitement liés à une bonne exploitation des installations portuaires. Dans la région du Grand Toronto, en plus des installations portuaires publiques aménagées à Toronto et Oshawa par le gouvernement fédéral, il existe plusieurs aménagements portuaires privés qui desservent certaines industries (cimenteries et raffineries de pétrole, par exemple). Le rôle que ces installations seront appelées à jouer dans le secteur riverain dépendra de l'avenir de ces industries.

À Toronto comme à Oshawa, divers facteurs ont fait perdre de leur importance aux ports industriels publics : évolution de la technologie et des modes d'expédition, absence de possibilités d'expansion, concurrence d'autres ports et des transports de surface, et déclin de la demande de transports maritimes.

Aujourd'hui, le port de Toronto sert de centre de transbordement, de stockage et de distribution de produits en vrac comme le ciment, le sucre, les granulats et le soja, ainsi que de marchandises liquides en vrac et d'une diversité de marchandises générales. Les fonctions qu'il assure devraient lui permettre de continuer de jouer un rôle actif dans le secteur riverain de Toronto.

En plus de desservir certaines industries locales, le port d'Oshawa joue un rôle modeste dans le secteur global des transports et de l'industrie de la région. Au cours des dix dernières années, le volume de marchandises passant par le port a diminué, et des produits comme le charbon et le sel transitent maintenant par les installations portuaires privées de St. Mary's Cement. Bien que le port d'Oshawa soit parvenu à attirer de nouveaux



L'embouchure de la rivière Don

Nous, en Amérique du Nord, sommes curieusement complexés devant la nature. Nous ne comprenons pas le rapport qu'il y a entre l'homme et son milieu. Nous affirmons aimer la nature tout en la craignant, nous nous effrayons devant la nature. Nous avons donc tendance à réagir de deux façons : gagner les étendues sauvages où nul n'a encore pénétré, ou bien détruire complètement la nature. On ressent rarement, en Amérique du Nord, l'enchantement extraordinaire d'avoir ajouté à la nature, de l'avoir embellie. Nous devons rétablir ce rapport avec la nature.

Erickson, A. 4 October 1980. In *Erickson's Eden, an architect can improve on nature*, A. Freedman. E3. *Globe and Mail*.

clients, on est fort désireux de trouver d'autres utilisations aux terrains portuaires.

Malgré un certain déclin de la vocation industrielle et portuaire du secteur riverain, l'industrie continue d'occuper une place précieuse et légitime dans la trame riveraine. En conformité avec les principes énoncés dans le présent rapport, l'industrie installée dans le secteur riverain devrait être non polluante et devrait, dans la mesure du possible, contribuer à une utilisation publique souhaitable de ce secteur. Il faudrait accorder une attention particulière aux politiques qui mèneront, au siècle prochain, à l'établissement d'industries conciliables avec l'environnement.

Avec le déclin de la vocation industrielle du secteur riverain, on assiste à la reconversion d'un grand nombre de terrains, qui sont généralement consacrés à une utilisation plus intense, bien souvent à des aménagements résidentiels.

La nature de cette évolution est parfaitement illustrée par la conversion que subissent

actuellement des terrains industriels d'Etobicoke, de Mississauga et de la zone de Port Union à Scarborough. Cette transformation offre la possibilité de ménager de meilleurs accès publics au littoral, d'ajouter aux terres domaniales des lots stratégiques et, en faisant preuve d'imagination dans l'aménagement paysager et dans les conceptions, de créer un secteur riverain plus attrayant. C'est peut-être aussi l'occasion d'assainir le milieu contaminé des anciens terrains industriels.

Pour voir ces avantages se concrétiser, il faut toutefois évaluer avec le plus grand soin les projets visant le secteur riverain. La protection de l'environnement du secteur riverain et la création d'accès et de couloirs publics doivent faire partie intégrante de la planification des projets. Vu la superficie limitée du secteur riverain, les projets doivent indiquer clairement qu'ils favoriseront l'épanouissement du milieu et faciliteront l'accès public aux bords du lac.

Les aménagements résidentiels sont, de longue date, une utilisation légitime de certaines parties du secteur riverain. Il faut protéger les quartiers stables et les relier par un réseau de sentiers, pour constituer une chaîne de quartiers au bord du lac. Les principes énoncés dans le présent chapitre devraient s'appliquer à tout réaménagement ou à l'aménagement de tout nouveau quartier résidentiel.

Comme le secteur riverain est un espace restreint auquel on demande de satisfaire des demandes de plus en plus nombreuses, qui se font concurrence, l'un des critères qui pourraient servir à évaluer les utilisations proposées est l'importance de l'eau : il faut donner la préférence aux utilisations qui exigent l'accès à l'eau, même s'il peut parfois s'avérer nécessaire d'autoriser d'autres utilisations générales près du littoral. Il faut appliquer le même principe aux utilisations récréatives du secteur riverain : il faut privilégier les utilisations qui ont besoin d'être au bord de l'eau, qu'il s'agisse de marinas ou de rampes de mise à l'eau ou, simplement, de la possibilité de se promener le long du lac.

Vu l'expansion des services qu'exigera dans les années à venir la croissance de la population de la région du Grand Toronto, un aménagement du secteur riverain auquel il convient de prêter une attention particulière est l'implantation des services publics, notamment des centrales, des installations de gestion des déchets, et des réseaux d'eau et d'égout. Bien qu'il puissent bloquer l'accès à certaines parties du littoral, les terrains et les ouvrages des services publics représentent d'importantes étendues de terres domaniales qui pourraient servir à plus d'une utilisation. Dans la conception des nouveaux ouvrages comme dans la reconversion des anciens, il faudrait prévoir l'accès public le long du littoral, que ce soit par le retrait des installations ou par d'autres formes de conception. Il faudrait examiner les terrains actuels pour voir s'il n'est pas possible d'y aménager des sentiers ou d'autres utilisations pour le public.

Il faudrait aussi examiner avec soin l'emplacement des nouveaux ouvrages pour s'assurer qu'ils entrent le moins possible en conflit avec les caractéristiques naturelles, les quartiers résidentiels en place ou les utilisations récréatives. Comme le montrent clairement les plans actuels d'expansion de l'usine régionale des eaux dans le secteur riverain d'Ajax, on a souvent tendance à penser qu'il revient moins cher d'implanter les installations sur des espaces vides. La construction de l'usine proposée à Ajax se traduira par la perte de grands espaces verts littoraux et créera une barrière visuelle pour le quartier résidentiel voisin. Une conception créative du paysage et des immeubles devrait pouvoir intégrer les nouvelles structures aux quartiers résidentiels environnants.

Le secteur riverain peut aussi être le site idéal d'utilisations et pratiques urbaines qui respectent davantage l'environnement. Le Metro Toronto Waterfront Committee a proposé une nouvelle forme de coopération provinciale-municipale pour organiser une série de projets de démonstration visant à

produire un secteur riverain sensible à l'environnement. Au nombre des projets envisagés, citons les suivants : promotion d'une industrie respectueuse de l'environnement; recours aux techniques les plus modernes de gestion des déchets dans les sphères résidentielles, commerciales et industrielles; stratégies de conservation de l'énergie et de consommation de l'eau; initiatives innovatrices et respectant l'environnement dans le domaine de l'aménagement et des transports.

Tous ces points méritent d'être considérés dans tout milieu urbain, mais encore plus dans le cas d'un secteur riverain, où les problèmes environnementaux se manifestent avec plus d'acuité.

Aujourd'hui, un grand nombre de loisirs et certains emplois sont saisonniers dans le secteur riverain. Dans son mémoire à la Commission, Xenia Klinger, conseillère en urbanisme, propose d'accorder plus d'attention aux effets microclimatiques dans la conception des immeubles et de planter des résineux à des endroits stratégiques pour augmenter le niveau de confort et permettre au secteur riverain d'être utilisé en d'autres saisons qu'en été.

D'après une étude réalisée par Environnement Canada en 1989, il serait possible de réduire le coefficient de refroidissement éolien en améliorant la conception des parcs et en plantant des arbres, et cela permettrait d'utiliser les parcs 56 jours de plus par an, ce qui représente une augmentation de 50 pour cent environ.

Dans son mémoire à la Commission royale, le Toronto Board of Trade a, lui aussi, préconisé une plus grande utilisation hors-saison du secteur riverain. Il a proposé que l'on étudie l'utilisation hivernale du secteur riverain, pour mieux utiliser les équipements en place et les terrains.

Diversifié

- Les utilisations, programmes et milieux du secteur riverain doivent offrir une diversité d'expériences aux visiteurs et aux résidents.
- La gamme d'espaces verts et d'équipements de loisirs doit satisfaire de façon harmonieuse des besoins publics hétérogènes, en respectant les contraintes de l'environnement.
- Le secteur riverain doit offrir un juste milieu entre :
  - les utilisations publiques et privées;
  - les utilisations urbaines et rurales;

L'idée qu'un port va inévitablement desservir tout l'arrière-pays qui en est naturellement tributaire n'a plus cours depuis l'apparition du port de chargement, point unique où les conteneurs peuvent aisément être chargés et déchargés pour être ensuite transportés par route ou par chemin de fer vers tous les points d'une région. Bien des ports ne reçoivent plus les chargements qui, auparavant, leur seraient revenus comme une sorte de prérogative géographique.

Chasan, D.J. and T.J. Dowd. 1988. "Strategic planning: defining port values." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M.J. Hershman. 238. New York: Taylor & Francis.

Le rivage de Frenchman's Bay à l'état naturel

- le milieu bâti et le milieu naturel;
- les utilisations à grande échelle et à petite échelle;
- les utilisations actives et passives;
- l'agitation et la tranquillité;
- les activités gratuites et les activités payantes.

L'un des thèmes qui revient le plus souvent dans les débats sur le secteur riverain est la notion de diversité. L'un des moyens de garantir une plus grande diversité dans le secteur riverain est d'aménager un réseau de parcs et d'équipements de loisirs reliés entre eux. Bob Short de la ville de Whitby a été l'un des intervenants à appuyer l'idée d'un réseau d'espaces verts, en faisant observer que les plans visant le secteur riverain pourraient :

> comprendre une hiérarchie des fonctions des espaces verts et faire la distinction entre les espaces verts d'importance locale et les espaces qui ont plus à offrir aux populations croissantes de la région du Grand Toronto.

Jane Welsh de la ville de Mississauga a indiqué à la Commission que :

> Pour être attrayant, un secteur riverain doit offrir une diversité d'expériences. On doit pouvoir y trouver la solitude ou la foule, des trottoirs paisibles et des promenades mouvementées.

Si l'on désire maximiser l'attrait potentiel du secteur riverain, il faut que sa diversité soit à la portée de toute collectivité riveraine, ainsi que de tout le secteur riverain. La diversité doit se manifester, non seulement dans l'utilisation des terrains, mais aussi dans les expériences et les cadres qu'offrent le milieu bâti et le milieu naturel.

Dans le plan qu'elle propose pour le secteur riverain, la ville de Mississauga énumère six catégories d'espaces verts riverains :

- Fenêtres sur le lac : petites zones publiques, comme les extrémités de rue, qui offrent des vues et des utilisations passives locales.
- Points d'accès locaux : accès au lac pour les piétons et cyclistes du quartier, et équipements rudimentaires d'arrêt ou de repos pour les piétons et cyclistes qui se promènent dans le secteur riverain.
- Points d'accès régionaux : points de ralliement et de dispersion pour les résidents locaux et ceux de collectivités plus éloignées, sur une plus grande étendue de terrain.
- Zones naturelles : zones d'aménagement minimal, dont on cherche à préserver et mettre en valeur l'aspect et l'état naturels.
- Centres d'activité : zones comportant des attractions particulières comme des marinas, des points de vente et des équipements pouvant servir à des loisirs structurés et à de grandes manifestations, ainsi que des endroits où les gens peuvent se rassembler.
- Liens : servent à relier entre eux les espaces verts, ainsi que ces espaces verts aux collectivités adjacentes.

On pourrait utiliser des systèmes semblables de classement des espaces verts dans la planification de l'ensemble du secteur riverain. Pris ensemble, ces espaces verts constitueraient un tissu vert de dimensions et de textures diverses sur toute l'étendue du secteur riverain.

Une grande partie des observations faites aux audiences semblent partir de l'hypothèse que le secteur riverain sera bien plus utilisé pour les loisirs que par le passé, et ce, pour diverses raisons, dont les suivantes : la croissance démographique prévue dans la région du Grand Toronto; l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité du secteur riverain; l'intérêt de plus en plus grand que le public porte à l'environnement; et l'évolution des attitudes envers les loisirs et le mode de vie. Cette croissance de la demande devrait finir par donner lieu à une plus forte concurrence entre les utilisations possibles de la superficie limitée du secteur riverain, et à des utilisations plus intenses des terrains littoraux.

Dans ce contexte, il importe de reconnaître que toutes les utilisations ne pourront avoir lieu dans toutes les parties du secteur riverain. La planification du secteur riverain doit accorder une attention particulière à la protection des zones naturelles et des espaces verts passifs au bord du lac, aires de verdure qui forment une partie aussi essentielle de l'infrastructure urbaine que les routes et les égouts. Plus le milieu urbain croît en étendue et en complexité, plus ces espaces verts prennent de l'importance.

Pour vivre, l'homme a non seulement besoin de la ville, mais aussi de nourriture et d'autres choses de première nécessité qui viennent de la campagne. Tout le monde doit avoir accès à la campagne aussi facilement qu'à la ville. Il faut donc que chaque ville ait une campagne proche, où l'on puisse se rendre et dont on puisse revenir le même jour. Sur le plan humain, aucun autre modèle d'urbanisation n'a de sens.

Schumacher, F. 1985. In *Dwellers in the land: the bioregional vision*, K. Sale. 114. San Francisco: Sierra Club

Si les responsables ne sont pas fermement décidés à préserver les espaces verts riverains comme élément essentiel d'un ensemble plus vaste, ces espaces seront inévitablement grignotés par d'autres utilisations plus actives. À titre d'exemple, la Commission a déjà dit ce qu'elle pense de

Les Jardins Gairloch d'Oakville

la construction proposée d'un aquarium dans le parc Humber Bay East.

Aux yeux de la Commission, il sera toujours difficile de trouver un juste milieu entre les diverses utilisations du secteur riverain, mais les deux plus importants facteurs sont la demande du public et les contraintes de l'environnement. La demande est influencée par le fait que la population vieillit, vit dans des collectivités plus grandes et plus denses, et accorde de plus en plus d'importance aux espaces verts passifs et naturels du secteur riverain.

Pour ce qui est des contraintes de l'environnement, la Commission pense aux effets cumulatifs des activités et équipements de loisirs sur l'écosystème naturel du secteur riverain, ainsi qu'à d'autres préoccupations du public comme l'encombrement.

Ouvert

- ~ La densité et la conception des ouvrages riverains ne doivent pas créer de barrière visuelle ni empiéter sur l'esthétique du bord du lac.
- ~ Le public doit avoir accès au bord du lac, et cet accès doit être clairement indiqué.

La critique le plus souvent portée envers l'aménagement proposé du centre du secteur riverain concerne l'envergure et la densité des grands immeubles, qui semblent constituer un mur de béton entre la ville et le lac. Bien qu'ils aient maintenant été ramenés à des proportions plus modestes, les projets visant cette partie du secteur riverain central sont devenus un important symbole de ce que le public ne veut pas voir le secteur riverain devenir.

Planche à voile sur le lac Kelso, Kelso Conservation Area, à Milton

Harbourfront est devenu une sorte de symbole — les résidents d'Etobicoke ou d'autres localités riveraines nous ont dit avec force, en parlant des plans d'aménagement pour leur région; « Nous ne voulons pas que notre secteur riverain devienne un autre Harbourfront. »

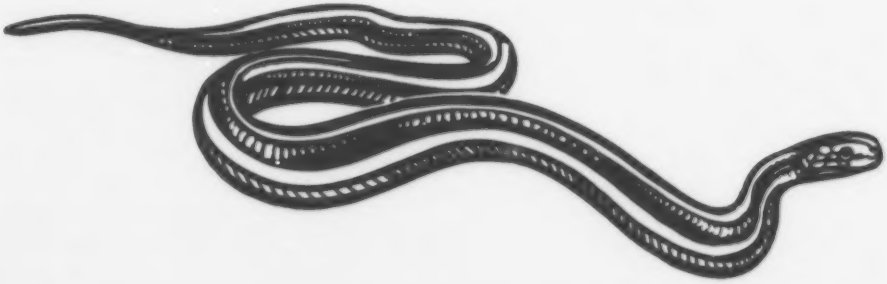
Ce que le public désire, semble-t-il, c'est un secteur riverain dégagé et spacieux, qui permet de s'échapper des confins du milieu urbain. La plupart des intervenants ont estimé qu'une diversité d'aménagements et d'attractions rendraient le secteur riverain plus intéressant, en été comme en hiver. Toutefois, ils veulent également de grands espaces ouverts et de belles vues, même là où la ville et le secteur riverain se rencontrent. Cela sous-entend qu'il faut créer et préserver des vues du lac depuis les rues ou les zones d'activité adjacentes.

Dans quelques cas, des terrains riverains qui sont en fait publics ont, à toutes fins utiles, été privatisés par des formes de conception qui masquent l'accès au lac ou donnent au public le sentiment de faire intrusion. À titre d'exemple, un grand nombre de gens ne savent pas que le terrain situé à l'extrémité de la rue Bay, bien qu'il donne l'impression d'être privé et réservé aux résidents, est en fait un terrain public qu'ils sont libres d'utiliser. Il faut examiner de près la conception des terrains publics riverains près des grands projets de réaménagement urbain, comme le secteur de motels d'Etobicoke, pour s'assurer que les terrains en question demeurent visibles et accueillants.

La possibilité de se promener au bord du lac est l'un des critères qui indiquent à quel point le secteur riverain est dégagé. Toronto et Oakville comptent parmi les municipalités qui ont adopté des politiques et des programmes visant à garantir que les terrains riverains sont publics. D'autres municipalités pourraient envisager de tels programmes méritoires, mais il ne faut pas oublier que l'objectif est l'accès public, pas nécessairement la propriété publique. Il peut y avoir des cas où des servitudes ou des ententes d'accès permettent de donner au public l'accès voulu aux terrains privés ou institutionnels à meilleur marché. Quelles que soient les méthodes retenues, le réaménagement du secteur riverain devrait offrir toutes les occasions possibles d'assurer l'accès public au bord du lac.

Tu me vois désolé, en vérité,
Que la main de l'homme
Ait troublé l'ordre de la nature,
Justifiant la piètre opinion
Qui te fait trembler devant moi,
Ton malheureux compagnon sur cette terre,
Et *simple mortel* comme toi !

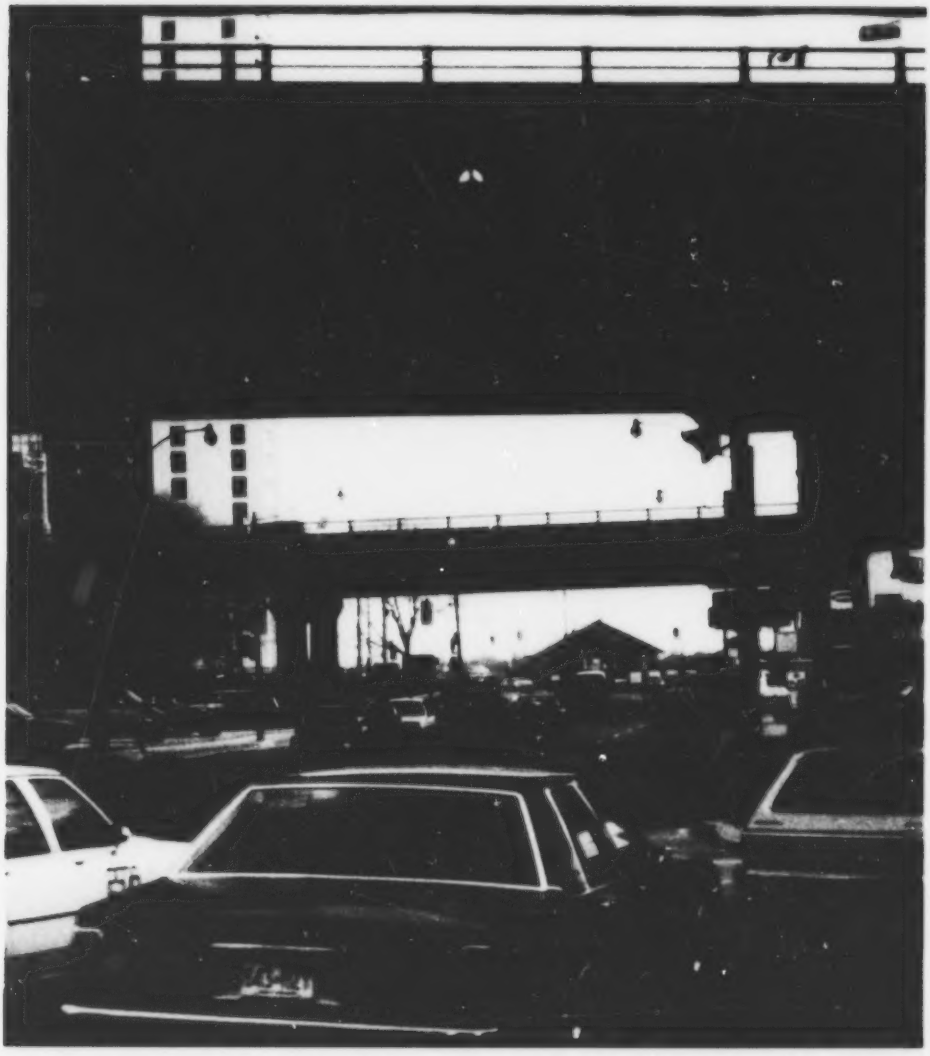
Burns, R. 1969. "To a Mouse, on Turning Her Up in Her Nest, with a Plough, November 1785", In *Burns' poems and songs*, J. Kingsley. London: Oxford University Press.



Martin Goodman Trail, dans le secteur Cherry Beach

Accessible

- Tous les centres d'activité et toutes les collectivités du secteur riverain doivent être accessibles par la route et par les transports en commun, mais il faudrait mettre de plus en plus l'accent sur ces derniers.
- Le secteur riverain doit être facilement accessible aux piétons et aux cyclistes, et il faut procéder au besoin à d'importantes améliorations pour surmonter les barrières que représentent les routes et les voies ferrées.
- Le secteur riverain doit offrir sécurité et accessibilité aux handicapés et à d'autres segments de la société.
- La planification des transports dans le secteur riverain doit :
  - tenir compte des effets de la circulation automobile sur l'environnement;
  - trouver un juste milieu entre les services de métro, d'autobus et de train et les transports routiers;



Accès au secteur riverain depuis la rue York.

- ~ mettre en corrélation avec les priorités de capacité de transport les objectifs visant le secteur riverain, l'environnement et l'utilisation des terrains;
- ~ renforcer, selon les besoins, les services locaux, interurbains et de marchandises des modes ferroviaire et aérien;
- ~ envisager de nouvelles solutions, comme le transport maritime des passagers.

Dans le secteur riverain de la région du Grand Toronto, les espaces verts s'inscrivent dans un contexte essentiellement urbain. Comme l'a fait observer Bill McLean de la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, la notion d'espace vert est en soi une notion essentiellement urbaine.

Dans ce contexte et dans une optique environnementale plus vaste, ce serait, au mieux, manquer de prévoyance que d'attirer un grand nombre de gens au secteur riverain sans mettre en place un bon réseau de transport collectif. En plus d'éliminer les problèmes de pollution et d'encombrement

Rivage à l'état naturel dans le parc provincial Darlington, à Newcastle

causés par l'automobile, les transports en commun rendent le secteur riverain plus accessible à toutes les couches économiques de la société et permettent d'affecter moins d'espaces verts au stationnement.

L'un des éléments clés de l'accessibilité au secteur riverain est l'intégration des petits espaces verts riverains à la collectivité. On peut réduire la circulation automobile et le stationnement en rendant ces espaces verts facilement accessibles aux piétons et aux cyclistes. Certaines villes comme Toronto, Oshawa et Ajax ont déjà beaucoup fait pour relier les parcs riverains à la collectivité à l'aide de sentiers, de trottoirs et d'espaces verts. D'autres municipalités devraient envisager de faire de même.

L'intégration est parfois plus difficile. À Toronto, par exemple, le quartier de Parkdale est isolé du secteur riverain par les réseaux routiers et ferroviaires. Une solution consisterait à construire une avancée qui prolongerait la zone urbaine jusqu'au bord de l'eau, au-delà de ces barrières. À Scarborough, l'accès au lac est en grande partie restreint par les

falaises abruptes. Les ouvrages de lutte contre l'érosion mis en oeuvre par la MTRCA, ajoutés à l'aménagement d'escaliers à certains endroits, devraient permettre d'améliorer graduellement l'accès au lac.

La question de l'accessibilité au secteur riverain est particulièrement importante dans le cas des enfants, des personnes âgées et des handicapés. Depuis quelques années, les programmes de Harbourfront cherchent à répondre aux besoins de ces groupes, mais bien plus pourrait être fait.

Dans le cas des femmes, l'accessibilité du secteur riverain est limitée par les craintes qu'elles peuvent avoir à l'égard de leur sécurité. Un parfait exemple est le secteur riverain central, où les voies ferroviaires et les autoroutes Gardiner et Lake Shore font des accès piétonniers un dédale de voies désertes.

Toute étude de l'amélioration des équipements doit veiller à ce que le secteur riverain soit physiquement et psychologiquement accessible à tous les groupes sans exception. Il ne faut pas que le sentiment d'insécurité empêche certains groupes d'utiliser le secteur riverain et d'en tirer plaisir. La sécurité est meilleure quand les équipements sont bien utilisés, bien éclairés et clairement visibles. Des conceptions attirantes, un riche éventail de textures et de couleurs, des odeurs et des sons séduisants peuvent contribuer beacoup à rendre le secteur riverain attrayant à tous.

De nombreuses parties du secteur riverain possèdent les routes et les lignes ferroviaires régionales nécessaires au transport interurbain des personnes et des marchandises. Dans certains cas, ces voies de communication sont reliées à l'industrie ou aux centres d'activité du secteur riverain, mais, dans la plupart des cas, l'infrastructure des transports ne fait que traverser le secteur riverain et n'a que très peu de liens avec l'utilisation des terrains dans ce secteur.

Dans le passé, la construction de cette infrastructure a été dictée presque exclusivement par les besoins de transport, et l'on s'est peu soucié des effets sur le secteur riverain, sur la qualité de l'environnement ou sur l'utilisation des terrains adjacents. Dans la partie centrale du secteur riverain, les résultats ont été néfastes et durables, et l'accès au lac a été fortement limité par la large trouée des voies ferroviaires et des autoroutes Lake Shore et Gardiner.

Aborder dans l'optique de l'écosystème la question des transports dans le secteur riverain signifie qu'il faut prendre conscience des influences que les divers aspects exercent les uns sur les autres : les encombrements, l'équilibre entre les modes de transport, la nécessité de moderniser les réseaux en place, la qualité du milieu riverain, l'accès au secteur riverain et les grandes décisions concernant l'utilisation des terrains dans la région environnante. On ne saurait donc décider de l'avenir du système de transports de Toronto en ne tenant compte que du débit prévu de la circulation et de la capacité des routes. Il faut baser les décisions sur un plus grand éventail de considérations.

Par ailleurs, une foule d'autres questions d'aménagement ne peuvent être réglées tant que des décisions fermes n'auront pas été prises à propos de l'avenir des principales infrastructures de transport, en particulier du couloir Lake Shore/Gardiner. Toute décision à propos de l'autoroute Gardiner pourrait influencer et même remodeler d'importants projets de réaménagement, depuis Exhibition Place à l'ouest jusqu'à Ataratiri et l'aménagement proposé de St. Lawrence Park à l'est, en passant par le secteur riverain de Toronto et les terrains ferroviaires au centre. Dans ce contexte, toute procrastination risque de rendre plus coûteuse la création d'une ville verte et saine et de limiter les options futures.

Certains ont proposé que la région du Grand Toronto profite de son secteur riverain pour mettre en place un service de transport maritime des passagers le long du littoral du lac Ontario. Bien que la faisabilité d'un tel service n'ait pas été démontrée, c'est là une forme supplémentaire de transport en commun qu'il faudrait encourager dans la mesure du possible.

Continu

- ~ Des sentiers piétonniers et des pistes cyclables devraient relier l'ensemble du secteur riverain, depuis Burlington jusqu'à Port Hope.
- ~ De grands couloirs de verdure devraient relier le secteur riverain, les vallées et la Oak Ridges Moraine.
- ~ L'aménagement du secteur riverain devrait mettre l'accent sur les liens avec le patrimoine naturel et culturel du secteur riverain.

peut s'éloigner parfois de la rive, là où il lui faut contourner des obstacles ou quand il est possible de lui faire traverser des zones intéressantes, par exemple des quartiers historiques. Par endroits, le sentier pourrait suivre des rues résidentielles paisibles, mais il faudrait s'efforcer de séparer le sentier riverain des grandes artères.

Piétons et cyclistes devraient avoir des sentiers séparés. Là où cela n'est pas possible, il faudrait mettre en oeuvre tous les efforts possibles pour aménager un sentier mixte où les deux utilisations peuvent se

Promenade du secteur riverain d'Oakville

compléter sans constituer de danger l'une pour l'autre.

L'idée d'un sentier riverain continu a été avancée dans le Greenspace Plan de la MTRCA et fait partie des plans d'aménagement riverain de plusieurs municipalités. Il n'y a toutefois, pour le moment, aucun mécanisme de coordination qui permette, par exemple, de s'assurer que les sentiers municipaux soient reliés les uns aux autres ou que toutes les municipalités adoptent le concept d'un sentier continu.

Un sentier riverain n'a pas à longer constamment le bord du lac, bien que ce soit normalement l'option préférée. Le sentier

Un sentier riverain ne peut être un succès sans l'appui et la participation d'un grand nombre de personnes. Une association de personnes intéressées à un sentier riverain peut faire beaucoup pour préconiser l'aménagement d'un tel sentier et jouer un rôle majeur dans sa construction, son entretien et sa publicité. Contrairement aux longs sentiers actuels qui traversent des parties rurales de l'Ontario, un sentier riverain, en milieu essentiellement urbain, ne peut probablement être aménagé qu'avec la participation directe de la province et des municipalités.

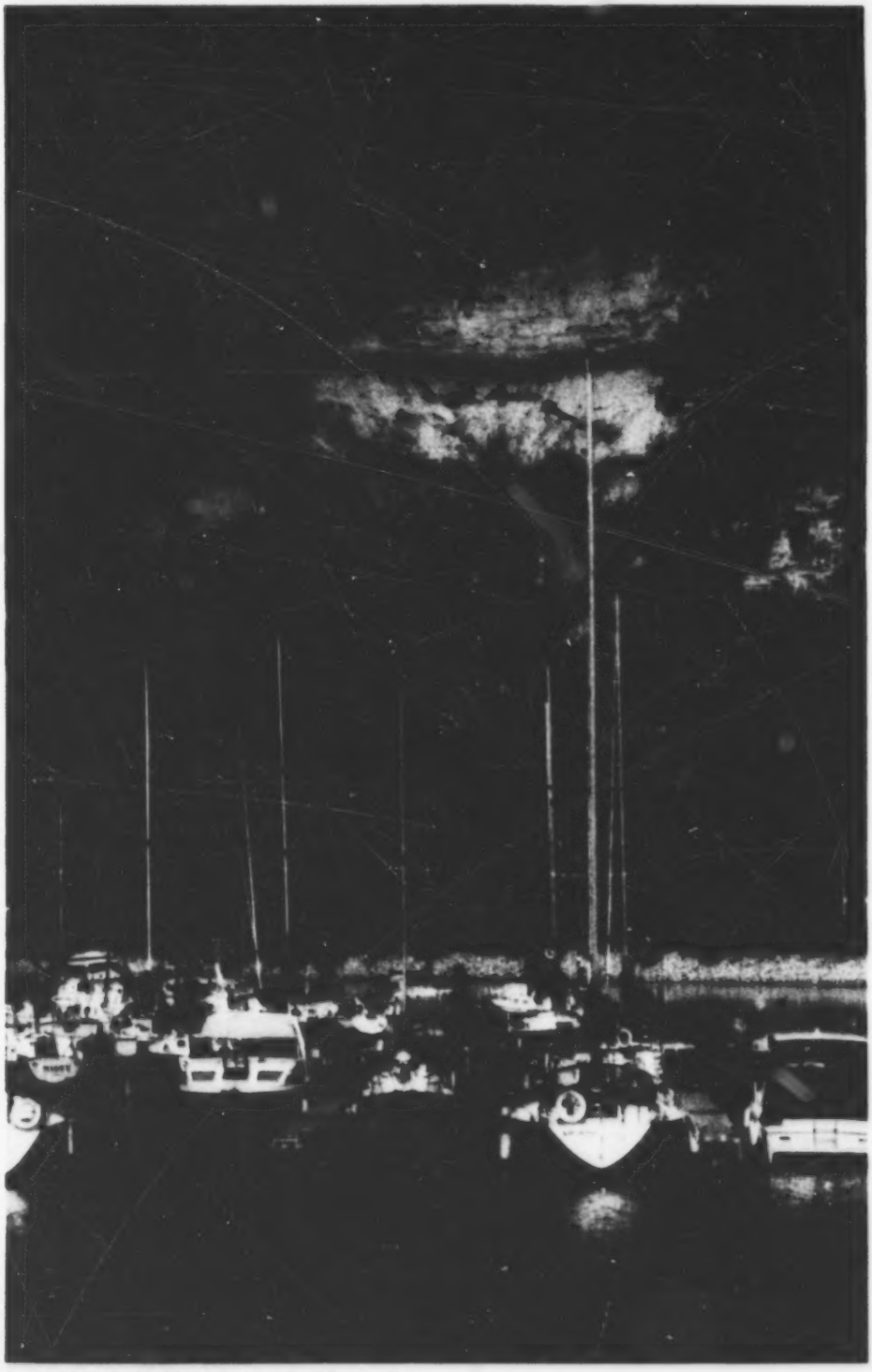
Les gratte-ciel du secteur riverain de Toronto

Comme on l'a déjà fait observer, la santé et la qualité du secteur riverain sont étroitement liées aux bassins versants adjacents. Toutefois, l'urbanisation a, par endroits, coupé les liens naturels entre le bord du lac et l'arrière-pays, liens assurés dans la plupart des cas par les vallées des rivières. Pour préserver les liens écologiques et récréatifs, il faudra accorder une attention particulière aux grands couloirs que représentent les vallées de Grindstone Creek, Bronte Creek, Sixteen Mile Creek de la Credit, de la Humber, de la Don, de la Rouge, de Duffin Creek, de Lynde Creek, d'Oshawa Creek, de Bowmanville/Soper Creek et de Wilmot Creek. Il faudrait également appuyer au maximum les initiatives locales visant à créer ou à préserver des couloirs naturels dans d'autres zones.

Dans la plupart des cas, ces vallées servent de liens entre le secteur riverain et les habitats naturels de la Oak Ridges Moraine. Par ailleurs, la ville de Burlington a indiqué dans son mémoire à la Commission que son personnel formulera une politique sur « les liens de verdure, qui examinera la possibilité de relier le secteur riverain à des zones naturelles comme l'escarpement. »

Il faut considérer les liens écologiques et récréatifs de la région du Grand Toronto dans deux catégories : les liens d'entretien et les liens de restauration. Bien que la qualité de certains cours d'eau et de certaines vallées soit encore excellente, les pressions de l'urbanisation sont implacables. Après

Le traversier de l'île de Toronto



La marina de Bluffer's Park, à Scarborough

avoir vanté les valeurs culturelles et naturelles du corridor de Duffin Creek, Jim Wiseman de l'organisation Pickering Ajax Citizens Together (PACT) a brossé un sombre tableau de son avenir possible :

> Les hérons seront les premiers à disparaître, puis ce sera le tour des arbres, des terres agricoles et des rivières. L'appétit de l'homme ne sera assouvi que quand la Duffin sera devenue aussi polluée que la Don.

Beaucoup seraient étonnés d'apprendre que, durant les 150 dernières années, ce ne sont ni les médecins ni les hôpitaux qui ont fait le plus pour la santé des citoyens, mais bien les administrations municipales.

Parfit, J. 1987. *The health of a city: Oxford, 1770-1974*, Preface. Oxford: Amate Press.

Si l'on veut éviter cette possibilité, il faut concevoir des stratégies visant à protéger la vallée contre les ravages du développement et à établir une zone tampon à des points clés du cours supérieur des rivières. Bill McLean de la MTRCA a indiqué que cette dernière s'efforce d'interpréter plus largement la section de sa réglementation visant « la conservation des terrains » pour inclure l'importance écologique des vallées. Cela s'oppose à la tendance actuelle à ne considérer que les problèmes d'érosion qui, dans de nombreux cas, se prêtent à des solutions techniques permettant la construction sur les versants des vallées, ce qui interrompt l'intégrité du couloir de verdure. Il serait extrêmement utile d'élargir les règlements de la MTRCA pour tenir compte des valeurs écologiques actuelles.

La restauration des couloirs de liaison exigera beaucoup de temps et d'importants investissements publics. La Commission a, par exemple, entendu le Don Valley Task Force parler du besoin de reconstituer une embouchure pour la Don, pour remplacer l'actuel « orifice urbain ». Dans son mémoire, M. Mark Taylor a déclaré :

> Il faudrait aménager un couloir de verdure entre la flèche de la rue Leslie, la plage Cherry et la vallée de la Don, afin de faciliter les déplacements des oiseaux et d'autres animaux, dont les renards, dans l'ensemble de la ville. En plantant des arbres et des arbustes le long du cours inférieur de la Don, nous pouvons prolonger ce couloir, créer de l'ombre qui refroidira l'eau, et améliorer l'esthétique de ce couloir de transport.

Dans le secteur riverain, les liens peuvent être plus que physiques, ils peuvent aussi nous relier à notre patrimoine. La nécessité de préserver des liens avec le passé a été mise en évidence dans le rapport du Groupe de travail sur les parcs, distractions et aménagements publics (voir la publication nº 4 de la Commission royale). Il est possible de créer de tels liens, non seulement par une adaptation judicieuse des bâtiments historiques, mais aussi en préservant des éléments de notre patrimoine maritime et industriel, et des formes historiques de développement.

Les liens avec le patrimoine peuvent, de plus, contribuer à l'éducation du public. M. John Westgate, de l'université de Toronto, pense qu'une stratégie de verdissement doit :

> offrir l'occasion d'éduquer le public dans le domaine de l'environnement en mettant en place des aménagements et des programmes qui sensibiliseront davantage le public à notre environnement et l'amèneront à mieux

Pêche en famille dans le parc provincial Darlington

comprendre notre patrimoine environnemental, en particulier la géologie, l'archéologie, l'histoire et la culture de notre région.

Il a été proposé d'aménager plusieurs centres d'éducation et d'interprétation dans le secteur riverain, en particulier au parc Tommy Thompson et à Duffin Creek, mais aucun n'a encore été construit. M. Westgate a notamment mentionné le potentiel éducatif de Bluffer's Park et de la Don Valley Brickyards.

Un autre aspect de l'éducation du public est la question de la qualité de l'eau et de sa restauration. Il ne fait aucun doute qu'une grande partie de la population sait que le secteur riverain est pollué, au moins à certains endroits, mais le public a besoin de bien mieux comprendre les rapports entre les sources et les effets de cette pollution, ainsi que les mesures à prendre pour améliorer la qualité de l'eau. À mesure que cette qualité s'améliorera, il faudra en informer le public, pour que celui-ci continue d'appuyer les projets de restauration et utilise judicieusement les ressources hydriques. Le retour du saumon dans la Tamise a été un important symbole des progrès réalisés dans la lutte contre la pollution. Notre propre secteur riverain a besoin de symboles semblables pour qu'on puisse mesurer les progrès accomplis.

Abordable

- ~ Les parcs et aménagements riverains doivent être à la portée de toutes les bourses.
- ~ Les projets résidentiels du secteur riverain doivent comprendre des logements à prix abordable.

Le secteur riverain doit appartenir à tout le monde. Sur le plan financier, cela veut dire qu'il doit offrir une gamme de loisirs abordables et un éventail de types de logement pour permettre à tous les groupes socio-économiques de vivre dans le secteur riverain ou à proximité. Comme l'a dit le rapport du Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics (Rapport nº 4 de la Commission royale) :

> Le secteur riverain ne doit pas être réservé aux couples aisés, à deux revenus, sans enfants ou à la retraite, que recherchent avec tant d'ardeur certains aménageurs de logements en copropriété.

Il sera difficile d'appliquer ce principe au domaine du logement, d'autant plus que les améliorations faites dans le secteur riverain ont fait augmenter encore plus le prix des terrains. Aux yeux du Groupe de travail de la Commission sur le logement et les voisinages, il faudra surtout avoir recours aux projets d'habitation coopératifs et sans but lucratif pour offrir des logements à prix abordable dans la communauté urbaine de Toronto. La province exige que le quart au moins de tous les logements construits dans le cadre des projets résidentiels privés soient à un prix abordable, mais le Groupe de travail a proposé d'adopter un pourcentage plus élevé dans le cas des logements construits sur des terrains publics. La Commission constate par ailleurs que de nombreux quartiers riverains comprennent une proportion de logements abordables supérieure à la moyenne. Pour que le prix de ces logements reste abordable, notamment dans le cas des logements familiaux, il faudra protéger ces quartiers stables contre la hausse des valeurs foncières qui accompagne les pressions du réaménagement.

Veiller à ce que les loisirs riverains restent abordables pose un problème qu'on peut résoudre en partie en continuant de ne pas faire payer l'accès aux espaces verts passifs. Si l'on fait payer l'accès à des équipements et programmes plus actifs, il faudrait prévoir des « journées gratuites », comme cela se fait, par exemple, au Louvre, à Paris. Les efforts faits par le secteur riverain pour offrir des programmes abordables aux familles, aux résidents et aux touristes témoignent de l'importance accordée à ce principe.

La Commission a entendu des témoignages indiquant que certains clubs de voile

Les ménages consomment et polluent aussi : ce n'est pas l'apanage de l'industrie, des grandes administrations publiques, des sociétés. C'est ici que les notions de leadership et de responsabilité interviennent : l'un et l'autre servent à prévoir et à empêcher les problèmes environnementaux. C'est la seule façon de rompre le cycle problème-cataplasme, si coûteux...

Gamble, D. 23 May 1990. "Presentation to the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront public hearings on environment and health, part II. In *Transcript: public hearings on environment and health, part II*, 112. Toronto: Roval Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

Mimico Housing Co-operative, Etobicoke

Protection du rivage près de la South Marine Drive, à Scarborough

communautaires, comme les clubs membres de la Outer Harbour Sailing Federation, offrent à un grand nombre de personnes la possibilité de faire de la voile sans avoir à trop dépenser. C'est une attitude qu'il faudrait encourager dans d'autres parties du secteur riverain. Par ailleurs, les organismes publics auxquels ces clubs paient un loyer doivent faire le maximum pour garantir une longue période de location aux clubs et pour veiller à ce que les augmentations de loyer ne les empêchent pas de pratiquer des prix raisonnables.

La gamme des équipements de loisirs exerce, elle aussi, une grande influence sur le caractère abordable du secteur riverain. Les rampes de mise à l'eau, par exemple, sont davantage à la portée des groupes à revenus modestes que les mouillages des marinas.

Il en est de même des sentiers riverains, qui ne coûtent rien. Même quand un sentier traverse une zone consacrée à des loisirs payants, il faut veiller, dans la mesure du possible, à ce que son utilisation reste gratuite.

Attrayant

- La conception et l'aménagement paysager doivent créer des endroits distinctifs et mémorables dans le secteur riverain.
- La conception du secteur riverain doit :
  - préserver les vues du lac;
  - mettre l'accent sur une conception et un regroupement harmonieux des bâtiments;
  - tenir compte des rapports entre les bâtiments, les espaces verts et l'eau;
  - créer des microclimats désirables;
  - prévoir des liens attirants et utilisables;
  - utiliser des couleurs, des textures et des matériaux harmonieux;
  - recourir à des aménagements paysagers parfois naturels, parfois disciplinés.

L'architecte paysagiste Richard Moore a incité la Commission à se soucier, non seulement de la quantité, mais aussi de la qualité des espaces verts riverains :

> À notre avis, il faut saisir les qualités distinctes de notre patrimoine, de notre culture et de notre paysage et les exprimer dans une conception excellente pour créer une série d'endroits mémorables... Il se peut que le secteur riverain soit notre ambassade et c'est peut-être la raison pour laquelle il faut que sa conception ait une certaine distinction et reflète les caractéristiques des résidents du secteur riverain.

M. Moore a également indiqué qu'il udrait s'écarter de la conception traditionnelle de parcs disciplinés en formulant des plans innovateurs qui englobent les notions de développement durable et de gestion écologique, au lieu d'utiliser une conception purement ornementale.

Ces propos ont trouvé écho chez d'autres intervenants, qui ont proposé l'adoption de politiques visant à préserver des zones riveraines au patrimoine naturel ou culturel hors pair. L'aménageur William Teron, par exemple, a fait ressortir qu'un secteur riverain de qualité a le potentiel de « remonter le moral de toute la zone métropolitaine et d'influencer la qualité de la vie de tous les résidents, ainsi que les valeurs foncières. »

Il est particulièrement important d'adopter des conceptions attrayantes et judicieuses au bord du lac. Bien entendu, la largeur de la bande riveraine accessible au public variera selon la nature de l'utilisation des terrains adjacents et la possibilité de les acquérir. Toutefois, la largeur de cette bande doit également être influencée par la nature des activités et des utilisations publiques prévues : en règle générale, la bande littorale publique doit être plus large dans les nouvelles zones aménagées. Là où les aménagements en place imposent une bande plus étroite, l'aménagement paysager doit être d'une qualité et d'une intensité qui garantiront l'utilité et l'attrait de la bande.

Un exemple qui a été présenté à la Commission est le projet de réaménagement à utilisations mixtes, proposé pour l'East Bayfront par le groupe de St. Lawrence Park. Ce projet prévoit un parc linéaire bien conçu et attrayant au bord de l'eau, et comprend dans sa conception des infrastructures de transport en commun et le sentier Martin Goodman.

La Commission est certaine que, dans la mesure où les principes énoncés ci-dessus sont respectés et si appliqués à tous les plans et aménagements visant le secteur riverain, notamment selon les modalités proposées au chapitre suivant, il sera possible de restaurer la santé écologique du secteur riverain pour qu'il puisse satisfaire les divers besoins des générations actuelles et futures.

CHAPITRE TROIS

LA REMISE EN ÉTAT DU MILIEU

La remise en état du milieu

A. LES QUESTIONS EN JEU DANS L'ENSEMBLE DU SECTEUR

Pour remettre en état le secteur riverain de Toronto et le bassin versant dont il fait partie, il faudra prendre des mesures visant l'ensemble de la région et certaines de ses parties en particulier. Le présent chapitre décrit, dans une première section, les mesures recommandées pour le secteur riverain et le bassin versant, et, dans une deuxième, celles qui visent certaines zones en particulier.

1. Mise en oeuvre d'une stratégie axée sur l'écosystème

Tel qu'indiqué dans les deux premiers chapitres de ce rapport, il faudra oeuvrer à l'échelle de l'écosystème pour permettre au secteur riverain de retrouver sa santé et son utilité. Une telle stratégie ne saurait, de nature, être mise en oeuvre par un seul organisme ou un seul palier du gouvernement. L'application d'une doctrine et de principes axés sur l'écosystème exige la coopération d'une grande diversité d'organismes et de paliers du gouvernement.

Depuis le début de ses travaux, la Commission a reconnu que, pour aborder la remise en état de la biorégion du Grand Toronto dans l'optique de l'écosystème, il fallait poursuivre de nouvelles idées et trouver de nouveaux moyens de formuler et de mettre en oeuvre des mesures d'intérêt public. Par ailleurs, la Commission et de nombreux intervenants qui ont comparu devant elle savent fort bien que les moyens traditionnels de trouver et de financer des solutions ne suffisent plus pour s'attaquer aux problèmes qui se posent dans cette région de plus en plus urbanisée.

Aux audiences, par exemple, la Commission a entendu divers intervenants, dont des municipalités, faire valoir que les mécanismes actuels d'aménagement du territoire ne permettent pas de tenir compte des dimensions environnementales. Comme l'a dit à la Commission le maire Marie Hubbard, présidente du Durham Regional Planning Committee, la *Loi sur l'aménagement du territoire* n'est d'aucune utilité pour régler certaines questions environnementales qui surviennent dans l'étude des demandes.

Il faudra trouver de nouvelles façons d'aborder les problèmes dans une optique étendue, intégrée et régionale. Nous ne pouvons nous permettre de négliger les fils du milieu naturel et de l'économie qui passent dans la trame de notre société pour tisser cette conurbation où vivent aujourd'hui près de quatre millions d'Ontariens. Si nous voulons trouver des solutions vraiment durables, nous devrons passer outre aux délimitations administratives et aux sphères de compétence traditionnelles.

Plusieurs initiatives, qui ont rassemblé les intérêts communs des municipalités et de la province, incitent la Commission à l'optimisme. La formation récente de deux comités, le Heads of Council Committee et le Greater Toronto Co-ordinating Committee, illustre le genre de coopération qui devrait permettre aux municipalités régionales et locales ainsi qu'à la province de façonner l'aménagement futur du Grand Toronto.

Le gouvernement fédéral a récemment participé à un certain nombre d'importants projets conjoints : il a appuyé sans tarder le premier rapport provisoire de la Commission royale, il a participé à l'examen de l'environnement dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire, et il a adopté des mesures visant la gestion des terrains fédéraux dans la région de Toronto. Il faut, par ailleurs, le féliciter de l'appui qu'il continue de donner aux travaux de la Commission mixte internationale. Les municipalités, elles aussi, commencent à adopter une stratégie axée sur l'écosystème : c'est ce qu'a fait notamment la communauté urbaine de Toronto dans son nouveau plan sur le secteur riverain.

Il nous faut maintenant examiner de quelle façon ce genre de stratégie peut nous aider à trouver des solutions à nos problèmes

communs. Nous devons saisir toutes les occasions qui se présentent et mettre en place des mécanismes qui permettront aux structures provinciales, municipales et fédérales de réagir aux pressions et aux contraintes qui traversent les limites administratives et qui s'exercent sur l'écosystème.

De l'avis de la Commission, ce processus de concertation doit commencer avec le gouvernement d'Ontario. La province doit désigner comme Ressource Provinciale le secteur riverain de la région de Toronto, qui s'étend de Burlington à Newcastle, et s'engager à poursuivre une politique et un programme de remise en état du secteur riverain. Une telle déclaration recevrait les louanges et l'appui des fonctionnaires et des nombreux groupes d'intérêt et particuliers qui, quand ils ont comparu devant la Commission, ont tous préconisé de nouvelles formes de coopération provinciale-municipale qui exigent que la province fasse preuve de leadership et d'un esprit de collaboration, et soit disposée à engager les ressources nécessaires.

L'engagement, pour la province, consisterait à :

- adopter la stratégie axée sur l'écosystème décrite dans ce rapport;
- formuler une politique de remise en état du secteur riverain qui s'inspire des principes énoncés au deuxième chapitre du rapport;
- conclure des Ententes de collaboration provinciale-municipale visant le secteur riverain et destinées à garantir l'uniformité des objectifs et de la mise en oeuvre;
- dresser un plan des ressources financières nécessaires à la mise en oeuvre de ces ententes de collaboration.

Ces ententes pourraient être conclues avec toutes les municipalités sur le secteur riverain et, au besoin, jusqu'à celles des vallées fluviales. Elles auraient des éléments en commun sans doute, mais il est évident que la forme, la nature, la teneur et la durée de chacune dépendraient des sujets abordés et des options de remise en état retenues par chaque municipalité.

La Commission recommande que ces ententes comprennent les éléments suivants :

- incorporation des plans du secteur riverain dans les plans officiels;
- aménagement d'un sentier riverain relié aux vallées fluviales et aux ravins;
- formulation de plans d'action correctrice (RAP) visant la qualité de l'eau et les eaux usées;
- application de règlements sur l'épuration des eaux d'égout, inspirés du modèle de règlement provincial;
- protection des terres humides et d'autres secteurs d'importance écologique;
- aménagement d'espaces verts publics dans le secteur riverain;
- aménagement d'une infrastructure qui permettra aux transports en commun, aux automobilistes, aux piétons, aux cyclistes et aux embarcations d'avoir accès au secteur riverain et d'y circuler;
- application de la politique provinciale sur les logements à prix abordables aux projets d'habitation du secteur riverain et des zones voisines;
- protection ou mise en valeur du patrimoine et des sites hérités et historiques naturels et bâtis;
- projets intéressant particulièrement chaque municipalité et contribuant à améliorer le secteur riverain.

Le gouvernement pourrait envisager d'être partie à ces ententes quand cela est opportun. C'est pour lui l'occasion rêvée de respecter, de façon tangible, les engagements fort louables qu'il a pris dans le domaine de l'environnement. L'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs impose au Canada et aux États-Unis certaines responsabilités quant à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, dont, bien entendu, le lac Ontario. Par ailleurs, le Canada a d'autres responsabilités aux termes d'ententes fédérales-provinciales comme les plans d'action correctrice.

Dans le *Cinquième rapport biennal sur la qualité de l'eau dans les Grands Lacs (Partie II)*, qu'elle vient de publier, la Commission mixte internationale recommande au gouvernement fédéral de prendre certaines mesures, qui pourraient beaucoup contribuer à la remise en état du secteur riverain dans la région de Toronto. En outre, vu l'étendue des terrains qu'il possède dans le secteur riverain et la portée des compétences qu'il y exerce, le gouvernement fédéral a à jouer un rôle qu'on a trop tendance à négliger et à sous-estimer. La stratégie axée sur l'écosystème que nous préconisons ici exige la participation active et soutenue du gouvernement fédéral et de ses organismes.

Le public est plus que disposé à appuyer une telle collaboration. En fait, il est manifeste qu'il est prêt à soutenir une stratégie commune qui tient compte de la santé et du bien-être à long terme du secteur riverain et de ses vallées fluviales. Les centaines d'intervenants qui ont comparu devant la Commission en témoignent.

Il se peut même que le public soit en avance sur le gouvernement. Il ne fait aucun doute qu'il aimerait voir les divers paliers du gouvernement mener une action commune et faire le nécessaire pour rétablir l'intégrité du secteur riverain et de l'écosystème qui l'entretient et le définit.

Recommandations

1. Les autorités fédérales, provinciales et municipales et les organismes qui s'intéressent au secteur riverain ou y exercent une influence devraient faire reposer leurs plans d'aménagement sur la stratégie et les principes axés sur l'écosystème, dont fait état le présent rapport.

2. Le gouvernement provincial devrait désigner Ressource provinciale le secteur riverain qui s'étend de Burlington à Newcastle, et devrait, par son leadership, ses ressources et ses initiatives, favoriser la collaboration entre les diverses parties, pour que les plans et les programmes puissent être intégrés dans le cadre des efforts de remise en état du secteur riverain.

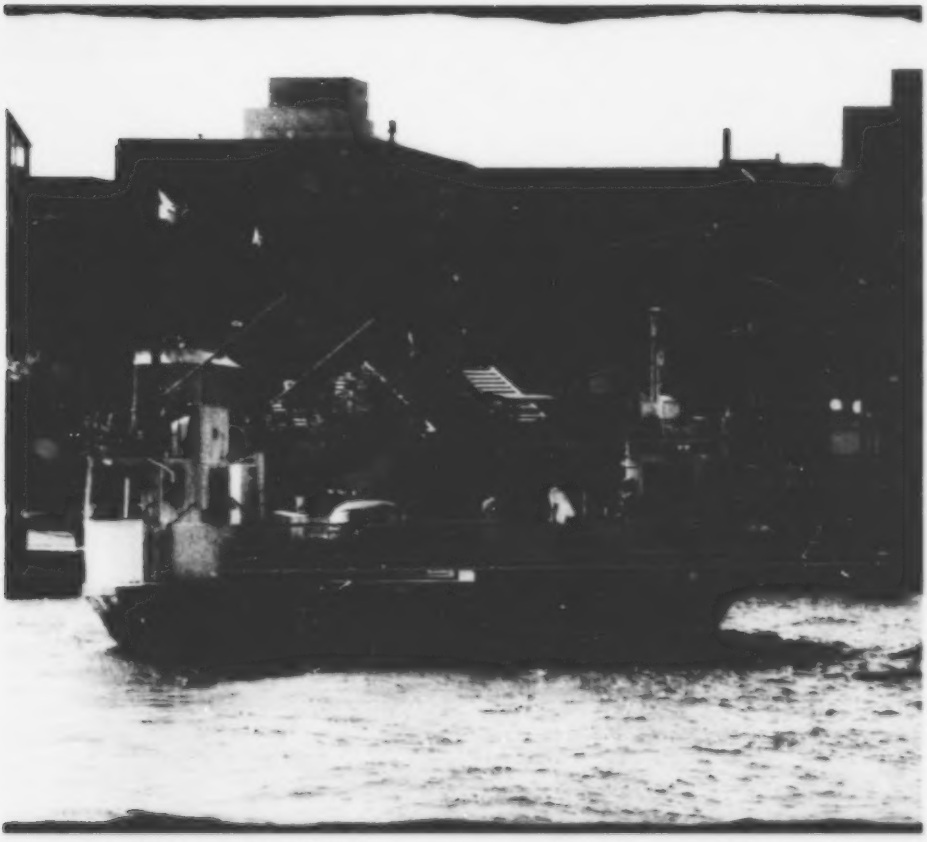
3. La province devrait conclure avec les municipalités des Ententes de collaboration visant le secteur riverain, selon les modalités recommandées dans le présent rapport.

4. Au cours de l'année à venir, la province devrait, en coopération avec la Commission, examiner les meilleurs moyens d'intégrer la doctrine et les principes d'une stratégie axée sur l'écosystème à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et aux autres lois provinciales qui s'appliquent à la biorégion du Grand Toronto.

5. La province devrait encourager et faciliter la création d'une coalition pour la défense du secteur riverain, qui aurait pour mission de faire des recherches au nom des utilisateurs du secteur riverain et de plaider la cause de ces derniers, ainsi que de veiller à ce que soient abordées les questions qui transcendent la compétence politique traditionnelle.

   Les membres-clés de cette coalition pourraient être les personnes qui s'occupent des plans d'action correctrice, mais il faudrait s'efforcer d'y attirer une plus grande diversité d'intéressés, notamment ceux que représentent des groupes comme le Centre for the Great Lakes, la Fédération des naturalistes de l'Ontario et l'Association canadienne du droit de l'environnement. Cette coalition pourrait aussi organiser des tribunes locales à certains endroits comme la zone de l'Outer Harbour de Toronto.

   Pour créer cette coalition, la province devrait contribuer au financement d'une conférence où elle serait constituée, et aider à établir une formule de financement continu par les secteurs privé et public.



Le traversier du Toronto Island Airport

2. Le sentier riverain

Dans sa publication nº 8, *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : contexte et enjeux*, la Commission propose l'aménagement d'un sentier riverain qui relierait entre eux les diverses installations et les espaces verts du bord du lac. Reprenant la tradition de sentiers célèbres comme Adirondack Trail et le Bruce Trail, un sentier riverain du lac Ontario ferait prendre conscience des liens qui existent entre les divers éléments du littoral. En reliant les attractions, souvent disparates, du secteur riverain, ce sentier contribuerait à instaurer un sentiment de gestion communautaire, qui est essentiel à la réussite de la stratégie axée sur l'écosystème.

Par ailleurs, ce sentier symboliserait l'importance que la province accorde au secteur riverain et son désir de le gérer de façon intégrée et dans l'optique de l'écosystème.

L'idée d'un sentier a été bien accueillie par les intervenants aux audiences de la Commission. Pour la plupart d'entre eux, un sentier riverain continu est, non seulement faisable (bien que difficile par endroits), mais aussi fort désirable. Certaines municipalités ont déjà des sentiers, comme le Martin Goodman Trail, qui traverse la majeure partie du secteur riverain de la ville de Toronto. Ailleurs, des sentiers sont en voie d'aménagement, comme le réseau de pistes cyclables de Burlington et les sentiers proposés d'Oshawa. Le sentier riverain pourrait intégrer les réseaux existants en un tout cohérent et plus utile.

À ses deux extrémités, le sentier riverain pourrait se joindre au Bruce Trail et au

Ganaraska Trail, tous deux des sentiers de grande randonnée. Il pourrait aussi être relié aux réseaux de sentiers qui remontent les vallées fluviales pour aller jusqu'à la Oak Ridges Moraine, comme le propose la MTRCA dans sa Greenspace Strategy.

Ce réseau constituerait, en quelque sorte, un quadrillage de verdure dans le Grand Toronto et rendrait les espaces verts publics beaucoup plus attrayants et accessibles. Résidents et touristes pourraient emprunter ce réseau de sentiers pendant quelques instants à l'heure du déjeuner, pour une promenade du dimanche après-midi ou pour une longue randonnée d'une extrémité à l'autre. Ce qui importe, c'est la continuité, et non seulement la continuité matérielle du sentier, mais l'uniformité dans l'emblème, les normes de conception et la signalisation utilisés sur l'ensemble du réseau.

Dans le contexte de cette continuité, le réseau doit toutefois tirer le plus grand parti de la diversité dont jouit la biorégion du Grand Toronto. Le sentier pourrait suivre des ravins ombragés, un littoral balayé par le vent, des rues paisibles et des centres commerciaux animés. Selon l'endroit et l'utilisation prévue, sa surface pourrait être naturelle, asphaltée, gravillonnée ou revêtue de copeaux de bois.

Le sentier pourrait servir à diverses fins : marche, jogging et randonnée sur la majorité de sa longueur, piste cyclable séparée pour le plaisir ou la navette quotidienne, là où la chose est possible, sentiers équestres dans les zones qui s'y prêtent, ainsi que des services pour les handicapés.

En de nombreux endroits, le réseau devrait s'enfiler dans des couloirs de verdure qui, en plus de rendre les sentiers plus attrayants, contribueraient à protéger et à préserver l'environnement local. Comme les chemins de verdure que l'on voit maintenant apparaître aux États-Unis, ces couloirs pourraient être conçus pour faire ressortir les liens qui existent entre de plus grandes attractions et pour faufiler des brins de verdure dans le tissu communautaire.

Dans les zones plus urbaines, le sentier pourrait être conçu, non seulement pour les loisirs, mais aussi comme couloir de transport sûr et commode pour ceux qui préfèrent se rendre au travail ou aux magasins à pied ou en bicyclette plutôt que d'y aller en voiture. D'autres administrations ont mieux pris conscience de cette vocation : en Grande-Bretagne, par exemple, l'aménagement et l'entretien des grands réseaux de sentiers

Peu d'endroits au monde illustrent mieux que les Grands Lacs l'enchaînement des effets de l'activité humaine sur l'environnement. C'est que le milieu et les êtres y sont si étroitement liés que tout changement dans la qualité de l'eau des Grands Lacs se répercute sur tout le système écologique.

Theberge, J. B. 1989. "Changes in water characteristics and aquatic life." In *Legacy: the natural heritage of Ontario*, editor J. B. Theberge. 323. Toronto: McClelland and Stewart.

incombent aux services de la voirie plutôt qu'aux services des parcs et loisirs. On pourrait envisager de faire de même ici pour les sentiers à l'extérieur des parcs.

Le sentier riverain devrait aussi attirer l'attention sur le patrimoine culturel et naturel du secteur riverain. Le patrimoine doit jouer un important rôle dans la conception et le tracé du sentier et dans la façon dont on en fait la description et la promotion dans les guides et autres publications. Le sentier pourrait, par exemple, servir à l'interprétation des phénomènes géologiques visibles aux falaises de Scarborough, et, grâce à des panneaux ou d'autres moyens d'interprétation, à informer le public du patrimoine industriel du port de Toronto. Pour mettre en valeur cette vocation du sentier, on pourrait le faire passer dans des endroits historiques du centre ville : Queen's Park, hôtels de ville, avenue University, marché St. Lawrence et autres sites historiques et intéressants.

La même idée pourrait être adoptée dans d'autres villes et villages du secteur riverain. Le sentier pourrait, par exemple, passer à côté de la maison Thomas Merrick dans le parc Lakeside d'Oakville (qui illustre la vie d'une famille en 1830), traverser le Guild Inn Estate à Scarborough (pour permettre à ceux qui s'y intéressent d'admirer les oeuvres d'art qui y sont exposées), et passer à côté d'un arbre de 300 ans sur la falaise à l'est de l'embouchure de la Rouge, à Pickering.

Il faudra surmonter un certain nombre de barrières qui se dressent à la continuité d'un sentier riverain. Dans certains cas, il faudra jeter un pont sur l'embouchure de rivières. On compte déjà construire des passerelles sur la rivière Credit, le ruisseau Mimico, la rivière Humber et le ruisseau Duffin. Par endroits, le sentier devra contourner les obstacles naturels que forment les marécages et baies du littoral, pour éviter de trop perturber des habitats naturels délicats. Il devra également contourner les grands sites industriels comme les centrales et les carrières.

Dans les zones résidentielles, le sentier devra souvent emprunter des rues paisibles qui relient les parcs actuels au littoral. Dans certains endroits, on pourra graduellement acquérir des terrains riverains privés pour ouvrir des fenêtres sur le lac. Ailleurs, on pourra profiter du réaménagement pour obtenir des cordons littoraux qui pourront être intégrés au réseau de sentiers, comme cela se fait aujourd'hui à Oakville et dans d'autres municipalités.

Il sera parfois nécessaire d'acheter des terrains pour assurer la continuité du réseau tout en évitant les routes encombrées. Pour faciliter la continuité, il faudrait concevoir un tracé qui utilise le plus possible comme liens des terrains publics existants, par exemple les terrains qui abritent les installations d'eau et d'égout.

Dans certains cas, il faudra plusieurs années pour surmonter certaines barrières. Les plans du secteur riverain peuvent en tenir compte en prévoyant, en plus d'un tracé définitif, un tracé provisoire qui permettra de réaliser les liens nécessaires dans l'immédiat.

Autrefois, la planification, l'aménagement, la promotion et l'entretien des sentiers ontariens de grande randonnée étaient assumés en grande partie par des groupes privés bénévoles. Depuis quelques années, le gouvernement provincial joue un plus grand rôle dans l'établissement de Bruce Trail, dans le cadre de son programme d'achat de terrains de l'escarpement de Niagara. Toutefois, l'initiative et les activités de la Bruce Trail Association, groupe non gouvernemental, restent essentiels à la réussite de ce projet.

Comme l'a indiqué la Commission, il serait bon d'avoir une association pour appuyer un sentier riverain. Cette association pourrait jouer un rôle crucial dans la planification, la promotion et la défense du sentier et pourrait même participer à sa construction et à son entretien. Toutefois, vu la forte densité de population et d'urbanisation dans le secteur riverain, l'aménagement et l'entretien d'un secteur riverain exigeront une plus grande participation des autorités provinciales et municipales.

Recommandations

6. La province devrait planifier, coordonner et mettre en oeuvre l'aménagement d'un sentier riverain allant de Burlington à Newcastle (voir la carte nº 2), qu'il faudrait terminer en 1993 pour célébrer le bicentenaire de la fondation de York et le centenaire du réseau des parcs provinciaux de l'Ontario.

7. La province devrait fournir l'aide financière et technique nécessaire à la création et au lancement d'une association du sentier riverain, pour l'aider à participer à la planification et à l'aménagement d'un sentier riverain.

8. La province devrait exiger de toutes les municipalités riveraines et de tous les organismes provinciaux qu'ils incorporent le tracé du sentier riverain dans tous leurs plans qui touchent le secteur riverain.

3. Oak Ridges Moraine

Aux audiences de la Commission, nombre d'intervenants ont maintes fois répété leur conviction qu'il fallait voir le secteur riverain dans le contexte de sa biorégion. C'est à propos de la qualité de l'eau que les liens sont exprimés avec le plus de vigueur, mais le secteur riverain est également relié à l'arrière-pays, notamment par le réseau des vallées pour les déplacements de la faune et pour les loisirs.

Des groupes de citoyens, des offices de protection et des municipalités qui ont comparu devant la Commission ont fait ressortir l'importance naturelle et la beauté de la Oak Ridges Moraine et ont fortement recommandé qu'elle soit protégée. La Commission attache une importance particulière au fait qu'une grande partie de l'eau des rivières qui aboutissent au secteur riverain provient de la moraine. Comme les sources qui bordent la moraine puisent leur eau dans un énorme réservoir souterrain emprisonné dans le gravier de la moraine, l'eau y est toujours fraîche et non polluée.

Le long de la moraine, quarante-deux cours d'eau abondent en truites, ce qui est une bonne indication de leur qualité. Cette source fiable d'eau propre pour les collectivités et les rivières est un important atout dans les efforts de restauration de la qualité des eaux dans le Grand Toronto.

Katherine Guselle du groupe Save the Ganaraska Again (SAGA) a fait ressortir les liens étroits qui existent entre la moraine et le secteur riverain :

> On peut dire, à juste titre, que la santé écologique du secteur riverain que vous étudiez dépendra en grande mesure du maintien de la santé des eaux de source et des bassins versants comme celui de la Ganaraska, qui capte les eaux du versant sud de la Oak Ridges Moraine.

De nombreux intervenants ont parlé du rapport nº 38 du Comité consultatif de l'évaluation de l'environnement (CCEE) de l'Ontario, *The Adequacy of the Existing Environmental Planning and Approvals Process for the Ganaraska Watershed*, qui a présenté une série de recommandations sur la planification et l'aménagement de la moraine. Il est clair que le rapport a visé juste : presque tous les intervenants en ont fait les louanges et en ont appuyé les recommandations. Les intervenants ont cité de nombreux exemples d'aménagement inopportun ou mal planifié sur la moraine, ainsi que des graves menaces que font peser la spéculation foncière et les gravières.

Les intervenants ont également reproché aux mécanismes actuels de l'aménagement du territoire de ne pas tenir compte des effets cumulatifs de l'aménagement sur l'environnement et d'être impuissants à empêcher la destruction des valeurs naturelles par les projets d'aménagement. Un grand nombre d'intervenants se sont dit d'accord avec la conclusion ci-dessous du rapport du CCEE :

> Les mécanismes de planification et d'approbation de l'aménagement du territoire en vigueur en Ontario sont impuissants à préserver les valeurs sociales et écologiques face aux pressions de l'urbanisation.

La Commission sait que la Oak Ridges Moraine est actuellement étudiée de plus près par le député provincial Ron Kanter, dont les recommandations toucheront un grand nombre des points soulevés auprès de la Commission à propos de l'avenir de la moraine. Il ne fait aucun doute que la préservation de la Oak Ridges Moraine est essentielle à une gestion du secteur riverain dans l'optique de l'écosystème. Il est tout aussi évident que le fouillis actuel des programmes des municipalités, des offices de protection et de la province ne peut que mener à la dégradation progressive mais grave de la moraine et des rivières qui y prennent source. Comme l'a dit Dorothy Izzard du groupe Save The Oak Ridges Moraine (STORM) :

> Si nous voulons préserver les eaux souterraines précaires et les débits d'eau dans une région aussi fortement peuplée que le sud du centre de l'Ontario, la province doit adopter à tout prix et le plus tôt possible une politique énergique à l'égard de la moraine, ainsi que d'y réglementer de façon stricte les projets d'aménagement.

La Commission pense, elle aussi, qu'il est grand temps d'agir. Il est encore possible de préserver la majeure partie des valeurs écologiques et récréatives hors pair de la moraine, à condition que la province agisse avec fermeté et dans les plus brefs délais, avant que cela ne devienne plus difficile. La province doit prendre les mesures qui s'imposent pour réduire à court terme les pressions de l'aménagement et pour protéger immédiatement les zones critiques comme les terres humides, les vallées et d'importantes zones naturelles.

Il faudrait donner la priorité à la constitution d'un meilleur fichier sur l'hydrologie des eaux souterraines de la moraine et à la prise de mesures efficaces par la province ou les offices de protection pour protéger cette ressource d'eaux souterraines. Il faudrait

obliger les municipalités à intégrer dans leurs plans des stratégies de protection de la moraine.

Recommandations

9. La province devrait intervenir immédiatement pour préserver les valeurs écologiques, esthétiques et récréatives de la Oak Ridges Moraine et pour veiller à ce que les aménagements futurs dans cette zone n'entraînent pas une détérioration cumulative de l'écologie des rivières en aval ou du secteur riverain.

10. Vu le découpage politique de la région et la complexité de la question, il faudrait créer un groupe provincial spécial de planification et le charger de remplir, dans des délais assez brefs, le mandat suivant :
    a) formuler des priorités de conservation pour les terres humides, les vallées et d'importantes zones naturelles;
    b) procéder à un inventaire quantitatif et qualitatif des eaux souterraines;
    c) dresser la liste des importants points esthétiques et culturels et des endroits où des sentiers pourraient être aménagés;
    d) analyser les effets cumulatifs des divers types d'aménagement;
    e) établir le type, l'échelle, la densité et l'emplacement d'aménagements futurs qui conviendraient;
    f) décrire les mécanismes qui permettraient de réaliser les objectifs de conservation et d'aménagement du territoire sur la moraine.
    g) analyser le meilleur moyen de réaliser un plan de conservation de la moraine.

11. Pendant que cette étude se poursuit, la province devrait, aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, déclarer un intérêt provincial sur la moraine, en vue de protéger l'intégrité du processus de planification et de réduire les pressions que l'aménagement exerce sur la moraine.

4. Qualité de l'eau

Les problèmes de qualité de l'eau dans la biorégion du Grand Toronto sont bien connus : pollution du lac et des rivières par les substances nutritives, les bactéries, les composés organiques et les métaux lourds; baignade interdite sur les plages; détérioration ou destruction des habitats naturels par les projets d'aménagement; contamination des sédiments; présence de substances chimiques toxiques et persistantes dans le biote aquatique.

Ce dernier problème est le plus inquiétant, parce la faune est le baromètre de la santé de l'écosystème, en quelque sorte notre « serin du mineur ». Dans le bassin des Grands Lacs, quelque 16 espèces près du haut de la chaîne alimentaire ont vu leurs effectifs baisser depuis les années 1950, sous l'effet de l'exposition à des substances chimiques toxiques et persistantes.

Il ne fait aucun doute, aux yeux de la Commission, que l'amélioration de la qualité de l'eau est l'un des plus grands problèmes environnementaux qui se posent aux résidents et aux autorités dans la biorégion, et que la remise en état du secteur riverain et de la biorégion est impossible sans eau propre.

Le *Cinquième rapport biennal sur la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*, publié par la Commission mixte internationale au printemps de 1990, énonce très succinctement l'importance de nos ressources hydriques :

> Les Grands Lacs représentent une ressource d'une importance inestimable. Ils ont une valeur écologique pour plusieurs raisons : ils sont le foyer de nombreuses espèces (certaines sont maintenant éteintes), constituent un des plus grands réservoirs d'eau douce du monde, avec tout ce que

cela signifie sur un plan hydrologique, météorologique, géologique et biologique. Ils sont en outre la source de vie économique et sociale pour une bonne part de la population des deux pays. Ils renferment une vaste gamme de richesses : eau potable et eau d'irrigation, habitats du poisson et de la faune, transport, électricité, eau de traitement, activités récréatives, et procurent de nombreux autres services aux humains, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du bassin des Grands Lacs.

Le nettoyage des eaux de la biorégion est une tâche complexe qui a des retombées techniques, sociales et économiques, mais l'inaction a, elle aussi, d'importantes retombées. Citons encore la Commission mixte internationale :

> Malgré l'importance des Grands Lacs et notre rhétorique collective pour les restaurer et les améliorer, nous continuons, en tant que société, à hypothéquer leur avenir, en les empoisonnant, en les faisant suffoquer et en les menaçant de toutes les manières possibles, à cause d'une connaissance insuffisante, de l'émergence d'autres priorités ou d'un manque de vision. Notre génération n'a pas compris que ce que nous faisons aux Grands Lacs, nous nous le faisons à nous-mêmes et à nos enfants.

Dans une stratégie axée sur l'écosystème, il est évident que le nettoyage des eaux dans la biorégion du Grand Toronto est lié au nettoyage du lac Ontario, qui, à son tour, est lié à la prise de mesures correctrices et préventives dans l'ensemble du bassin des Grands Lacs pour restaurer la qualité de l'eau. Tout cela exigera des efforts concertés et la collaboration de tous les paliers du gouvernement au Canada et aux États-Unis, ainsi que la participation du secteur privé.

Les efforts doivent commencer dès maintenant et doivent se concentrer sur l'objectif d'un « déversement nul », c'est-à-dire sur l'arrêt complet de tout déversement de substances toxiques persistantes dans le lac Ontario et les autres Grands Lacs. Il ne s'agit pas seulement de protéger la vie aquatique : le bassin des Grands Lacs est également l'habitat de 35 millions de personnes qui boivent son eau, consomment ses poissons et respirent son air.

Comme le conclut la Commission mixte internationale :

> Lorsque la Commission compare les données sur les poissons, les oiseaux, les reptiles et les petits mammifères avec la recherche sur les humains, elle doit conclure que la santé de nos enfants est menacée par notre exposition aux substances toxiques rémanentes, même à de très bas niveaux ambiants.

PLAN DE GESTION DES SUBSTANCES TOXIQUES DANS LE LAC ONTARIO

Conscients des problèmes environnementaux qui affligent l'ensemble des Grands Lacs, les autorités concernées dressent des plans correcteurs à l'échelle des lacs, sous la direction de la Commission mixte internationale. Le plan visant le lac Ontario, le plus contaminé des Grands Lacs, est le Plan de gestion des substances toxiques dans le lac Ontario (Lake Ontario Toxics Management Plan — LOTMP), que dressent ensemble le Canada, les États-Unis, l'État de New York et la province de l'Ontario.

Ce plan portera sur les polluants critiques à l'échelle du lac, y compris la pollution causée par les sources atmosphériques, les sources industrielles directes et indirectes, les sources municipales et agricoles et les sédiments contaminés. On estime que la rivière Niagara est la principale source de pollution du lac Ontario. D'autres sources de contamination comprennent les décharges du Grand Toronto, du port d'Hamilton et d'un grand nombre de rivières du bassin versant du lac Ontario.

On commence à s'attaquer aux problèmes que posent certaines de ces sources

Port de Toronto, MT 35, dragage du Keating Channel

régionales, dans le cadre des plans d'action correctrice formulés pour huit secteurs du lac Ontario, dont le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto.

Des cinq plans de gestion de lac actuellement en voie d'établissement, il semble que le plan du lac Ontario ait reçu le plus d'attention et fasse l'objet du plus d'efforts. Toutefois, il avance lentement, est peu connu et le public n'a pas vraiment eu l'occasion de participer à sa formulation.

Le nettoyage du lac Ontario ne saurait se faire sans l'appui du public. Or le public n'est pas au courant du LOTMP et n'a pas accès aux données sur les volumes de polluants des deux côtés de la frontière. Comme elles auront à mettre en oeuvre les stratégies énoncées dans le LOTMP, les municipalités ontariennes doivent avoir connaissance du plan et participer à sa formulation. Ce n'est pas le cas pour le moment.

Le nettoyage du lac Ontario coûtera cher, et les plus gros problèmes risquent d'être sociaux et économiques plutôt que techniques. Il faudra beaucoup de temps pour formuler et appliquer des solutions et il faudra peut-être plusieurs dizaines d'années pour terminer le nettoyage. Vu qu'il faut, de toute urgence, collaborer à la restauration de la qualité de l'eau, la Commission adresse les recommandations suivantes à tous les paliers du gouvernement : fédéral, provincial, régional et municipal.

Recommandations

12. Le gouvernement fédéral et la province de l'Ontario devraient mettre en place un processus qui permettra au public d'être pleinement consulté et d'avoir son mot à dire à propos de la formulation du Plan de gestion des substances toxiques dans le lac Ontario (LOTMP) et de l'établissement des priorités en vertu de ce plan.

13. Les gouvernements fédéral et provincial devraient mettre en place un processus permettant d'informer les municipalités bordant le lac Ontario et de les faire participer à la formulation du LOTMP.

14. Ensuite, la Commission mixte internationale et les quatre parties au LOTMP devraient mesurer les progrès réalisés et dresser l'ordre de priorité des mesures correctrices à prendre à l'échelle du lac, en tenant compte des désirs que le public aura exprimés lors des consultations recommandées ci-dessus.

15. La CMI et les quatre parties au LOTMP devraient publier des rapports périodiques sur les progrès réalisés dans la restauration de l'intégrité écologique du lac Ontario.

MISA

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario a lancé la Stratégie municipale et industrielle de dépollution (MISA) en 1986 pour « arrêter la pollution à la source » en réduisant les

quantités de substances chimiques toxiques déversées par neuf secteurs industriels et les municipalités. Le but ultime du programme est l'élimination pour ainsi dire totale de toute décharge de substances toxiques persistantes dans les eaux de l'Ontario. La méthode utilisée consiste à imposer, par voie de législation, la meilleure technologie disponible à la source, c'est-à-dire là où ces substances sont créées, utilisées ou évacuées.

La partie industrielle du programme vise les grandes industries qui déchargent leurs effluents directement dans les eaux de l'Ontario, c'est-à-dire des secteurs comme l'industrie pétrolière, l'industrie des pâtes et papiers et l'industrie du fer et de l'acier. Il se peut que les règlements qui viseront ces secteurs n'aient pas de grands effets directs sur le Grand Toronto, qui ne semble, par exemple, avoir aucune industrie déchargeant des effluents directement dans le lac. Toutefois, le secteur riverain de Toronto a beaucoup à gagner si les industries en aval déversent moins de substances chimiques toxiques et persistantes dans les rivières et le lac.

La partie municipale du programme MISA aura des effets directs sur l'agglomération de Toronto. Il y a peut-être 6 000 établissements industriels et commerciaux qui déchargent leurs effluents dans les réseaux allant jusqu'aux 11 stations d'épuration des eaux usées de l'agglomération. On estime que la moitié de ces établissements déchargent des composés organiques et des métaux lourds dans les égouts : entreprises de galvanoplastie, laboratoires photographiques, usines, ateliers de carrosserie et toutes sortes d'entreprises qui produisent de petites quantités de déchets toxiques et les déchargent dans le réseau d'égout.

La décharge de substances chimiques toxiques dans les égouts par les résidents et l'industrie est à l'origine de 90 pour cent environ de toute la charge de substances chimiques qui parvient au secteur riverain de la région du Grand Toronto. Ces substances peuvent nuire au bon fonctionnement des stations d'épuration en détruisant les bactéries qui décomposent les rejets septiques. Elles peuvent aussi être la cause de corrosion dans les conduites et les stations et compromettre la santé des employés de ces stations. De plus, comme les stations d'épuration ne sont pas conçues pour neutraliser ou éliminer les substances chimiques, la plupart des substances chimiques déchargées dans les égouts parviennent telles quelles aux eaux réceptrices.

Les substances chimiques et les métaux extraits par les stations d'épuration restent dans les boues d'égout et polluent l'atmosphère quand ils sont incinérés. (Dans la région du Grand Toronto, la majorité des boues d'égout sont incinérées, parce qu'elles sont trop polluées pour être épandues sur les champs agricoles.)

Le programme de réglementation de l'utilisation des égouts, qui doit entrer en vigueur en 1994, dans le cadre de la partie du MISA visant les municipalités, imposera de nouvelles normes strictes à propos de la décharge des composés organiques et de métaux lourds dans les égouts. Ces normes imposeront la pré-épuration ou la réduction du problème à sa source, à l'aide des meilleures technologies disponibles. Ces technologies pourraient comprendre des traitements en bout de chaîne (comme l'osmose inverse pour extraire les métaux des eaux usées) ou les systèmes en circuit fermé (où aucune décharge n'est nécessaire).

La mise en oeuvre de ce programme aura des effets spectaculaires sur la qualité des boues et des effluents provenant des stations d'épuration et, par conséquent, sur la qualité de l'air, de l'eau et des sédiments de la région. Ces règlements n'entreront probablement pas en vigueur avant 1994, mais certaines municipalités commencent déjà à agir. La communauté urbaine de Toronto, par exemple, a décidé de mettre en oeuvre le « modèle de règlement sur l'utilisation des égouts » établi par la province. Cette importante démarche provisoire réduira dans des proportions non négligeables les quantités de substances chimiques toxiques et persistantes déversées

dans le réseau d'épuration des eaux d'égout du Toronto métropolitain.

Recommandation

16. Les régions de Peel, Halton, York et Durham devraient mettre en oeuvre un règlement sur l'utilisation des égouts semblable au règlement modèle adopté par la communauté urbaine de Toronto, en attendant l'entrée en vigueur du programme de réglementation de l'utilisation des égouts dans le cadre du MISA. Ces règlements doivent être intégrés aux Ententes de collaboration visant le secteur riverain préparées pour ces régions.

SÉDIMENTS

Même après la mise en oeuvre complète du plan d'action correctrice de Metro Toronto (RAP) et du programme MISA — dans cinq, dix ou vingt ans — les séquelles de notre passé industriel subsisteront sous la forme de substances chimiques toxiques, de métaux et de matières nutritives dans les sédiments. Si ces sédiments ne sont pas traités, ils continueront de poser des problèmes pendant de nombreuses années, et un grand nombre d'intervenants aux audiences de la Commission ont déclaré que cela les inquiétait.

Ces problèmes existent tout le long du secteur riverain du Grand Toronto et dans presque tous les 42 secteurs préoccupants désignés par la CMI dans la région des Grands Lacs. Il y a lieu de s'inquiéter parce que les substances toxiques et les matières nutritives peuvent être remises en suspension dans la colonne d'eau par les travaux de dragage ou de remblayage. Par ailleurs, les composés organiques et les métaux lourds peuvent être ingérés par les organismes benthiques et pénétrer ainsi dans la chaîne alimentaire, pour finir par affecter les humains.

La Commission pense qu'une évaluation complète de la qualité des sédiments dans la totalité du secteur riverain s'impose. Une telle étude fournirait au public et aux organismes chargés du nettoyage les données nécessaires à la prise de mesures correctrices dans l'optique de l'écosystème, en plus de données permettant d'évaluer les progrès réalisés. Cette étude pourrait également servir de modèle à des programmes semblables dans d'autres secteurs des Grands Lacs.

La Commission pense également qu'il importe de faire des recherches sur le problème des sédiments contaminés. Pour le moment, la plupart des mesures correctrices consistent à draguer les sédiments et à s'en débarrasser, mais cela revient à déplacer le problème plutôt qu'à le résoudre.

Recommandations

17. La province de l'Ontario devrait entreprendre une étude visant à établir les caractéristiques chimiques et bactériologiques globales des sédiments dans le secteur riverain de la région du Grand Toronto. Cette étude devrait englober les tendances géographiques, les effets sur le biote et l'éventail des mesures correctrices possibles.

18. Les gouvernements fédéral et provincial devraient financer des recherches sur des techniques valables d'épuration des sédiments et devraient orienter ces recherches en priorité sur l'épuration des sédiments pollués que l'on trouve dans presque tous les secteurs préoccupants de la région des Grands Lacs.

LE PLAN D'ACTION CORRECTRICE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE TORONTO (RAP)

Étant l'un des 42 secteurs préoccupants désignés par la Commission mixte internationale, le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto fait l'objet d'un plan d'action correctrice (RAP) dressé par les

gouvernements fédéral et provincial. Ce plan vise à rétablir la qualité de l'eau pour la rendre assez bonne pour « s'y baigner, en boire et y pêcher ».

Dans son premier rapport provisoire, publié en 1989, la Commission royale a indiqué que, tout en appuyant les buts du plan d'action correctrice, elle estimait que les méthodes utilisées pour dresser le plan et le mettre en oeuvre laissaient à désirer.

Juste avant les audiences de la Commission sur l'environnement et la santé tenues en mai 1990, le groupe responsable du plan a, dans le cadre du processus, publié un *Draft Discussion Paper on Remedial Options*, qui invitait le public à exprimer son opinion. Ce document donnait la description et les coûts des divers moyens de restauration de la qualité de l'eau du secteur riverain. En tant que tel, il s'agit d'un document technique fort utile.

Il semble toutefois que le processus utilisé jusqu'à présent pose encore des problèmes. Aux audiences, un certain nombre d'intervenants ont critiqué le document de travail (RAP), lui reprochant d'être embrouillant et difficile à lire. Il est donc peu probable que ce document suscite beaucoup de débats du grand public.

Sarah Miller, membre du Comité du plan d'action correctrice du secteur riverain de la ville, a fait valoir qu'il était impossible de procéder à la phase suivante du processus, c'est-à-dire au classement des options correctrices préférées par ordre de priorité, parce qu'aucun lien n'a été fait entre les options correctrices et les objectifs de qualité de l'eau. À son avis, trop d'importance est accordée au traitement en bout de chaîne et à la dilution, et pas assez à la prévention.

Un autre reproche exprimé lors des audiences de mai, comme il l'avait été lors des audiences sur l'environnement et la santé, en 1989, concerne la lenteur avec laquelle est formulé le plan RAP de Toronto. Le Comité consultatif public s'est plaint d'être isolé de l'équipe chargée de rédiger le plan d'action et de ne pas avoir de fonds suffisants pour s'acquitter de sa tâche.

Tous ceux qui ont parlé du plan d'action ont cité les problèmes de mise en oeuvre que cause la fragmentation des compétences. À titre d'exemple, les services des travaux publics de la ville de Toronto ne tiennent aucun compte du plan d'action dans leurs plans ou dans l'établissement des priorités, bien qu'ils participent à la préparation de ce plan. Des reproches semblables ont été faits à propos de la ville d'Etobicoke. Pour compenser cette fragmentation des responsabilités et garantir la mise en oeuvre du plan d'action correctrice une fois qu'il aura été formulé sous sa forme définitive, il faudrait, selon certains, constituer un comité public de consultation ou de supervision suffisamment bien financé. Comme l'a déclaré Sarah Miller :

> À mon avis, ce qui décidera en fin de compte le public à appuyer ou à rejeter le plan RAP sera la place que le processus accordera à la participation continue du public et au rôle des comités publics dans chaque secteur du plan. Si cette participation lui est refusée, le public cessera graduellement de s'intéresser à la question et les plans d'action passeront dans l'oubli. Les politiciens sont remplacés, les fonctionnaires sont mutés d'un organisme à un autre; le seul élément de continuité dont jouissent les plans d'action est l'intérêt que leur porte le public. Aussi faut-il le faire passer en premier.

Au cours de l'an passé, la Commission a étroitement collaboré au plan d'action correctrice avec les deux paliers du gouvernement, et cette coopération a permis de réaliser certains progrès. La Commission estime toutefois que le problème de la fragmentation des compétences ne peut être surmonté que si les mesures correctrices sont mises en oeuvre dans le cadre d'une collaboration à l'échelle du bassin versant.

Le bassin versant de la Humber, par exemple, englobe trois administrations régionales, dix municipalités et 515 000 habitants.

Dans ce genre de situation, une municipalité ne peut pas faire grand-chose à elle seule. Le nettoyage des rivières du bassin versant exigera la coopération et la participation de toutes les autorités et de tous les résidents.

Recommandations

19. Les gouvernements fédéral et provincial devraient modifier le processus du plan d'action correctrice en faisant de chaque municipalité, qui, pour le moment, n'est qu'un intéressé parmi tant d'autres, un associé à part entière dans la formulation et la mise en oeuvre du plan d'action (RAP). Dans le contexte d'une stratégie à l'échelle du bassin versant, il faudrait demander à toutes les municipalités d'un bassin versant de collaborer à la mise en place du plan d'action.

20. Les gouvernements fédéral et provincial devraient rédiger dans les plus brefs délais une nouvelle version du *Draft Discussion Paper on Remedial Options* pour le mettre davantage à la portée du grand public, pour y présenter les données sur chaque bassin versant, et pour établir des liens bien clairs entre les buts du plan d'action, les utilisations diminuées et les mesures correctrices possibles.

21. Les gouvernements fédéral et provincial devraient fournir au Comité consultatif public du plan d'action correctrice les fonds et les ressources dont il a besoin pour fonctionner efficacement. Le financement doit comprendre le versement d'une indemnité journalière aux participants aux réunions.

22. Les groupes de discussion organisés dans le cadre du programme de participation publique au plan d'action sont actuellement répartis par secteur. Les gouvernements fédéral et provincial devraient les réorganiser afin de regrouper tous les secteurs par bassin versant.

L'aménagement du parc Tommy Thompson

23. Une fois qu'il aura été formulé sous sa forme définitive, le plan d'action correctrice devrait être incorporé aux Ententes de collaboration recommandées par la Commission royale, qu'il faudrait négocier pour les rivières qui aboutissent au secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto.

QUALITÉ DE L'EAU ET CONSOMMATION D'EAU

Depuis le début des années 1980, le public s'est surtout inquiété des problèmes de qualité : la qualité de l'eau potable, la présence de substances toxiques dans les sédiments benthiques, la forte pollution bactérienne des plages et la présence de contaminants dans la faune aquatique. Aux audiences sur l'environnement et la santé, certains intervenants ont toutefois fait valoir que les problèmes quantitatifs étaient tout aussi graves que les problèmes qualitatifs et qu'il était, par ailleurs, impossible d'aborder les questions de la qualité de l'eau sans également toucher à l'aspect quantité. Autrement dit, ils considèrent que la qualité de l'eau ne pourra être rétablie sans l'adoption de grandes stratégies de conservation de l'eau.

Notre société a pris l'habitude d'utiliser d'énormes quantités d'eau bon marché pour la lessive, le bain et le jardinage, ainsi qu'à des fins commerciales et industrielles. Environnement Canada estime que la consommation d'eau a augmenté de 54 pour cent entre 1972 et 1981, alors que la population canadienne n'a augmenté que de cinq pour cent environ pendant la même période. La plupart des résidents de la région du Grand Toronto paient un somme forfaitaire annuelle pour l'eau, et 30 pour cent seulement des habitations de la région ont un compteur à eau. Les résidents arrosent leurs pelouses et lavent leurs voitures avec une certaine désinvolture, sans avoir conscience des conséquences de leurs actions et sans avoir à en payer les frais. La consommation d'eau entraîne cependant des coûts environnementaux dissimulés, des coûts qui n'apparaissent pas dans les factures d'eau, mais qu'assume l'environnement.

Toutes les eaux pompées et épurées pour les utilisations résidentielles, commerciales ou industrielles finissent par devenir des eaux usées, qu'il faut traiter de nouveau dans une station d'épuration. En plus de laisser passer des substances chimiques toxiques (que leur équipement ne peut traiter), les stations d'épuration déchargent de grandes quantités de substances nutritives dans les eaux de surface. Pendant les grandes averses, le trop-plein des égouts unitaires, qui consiste en eaux de pluie et d'égout partiellement épurées, au lieu d'être traité dans les stations d'épuration, se déverse dans les lacs et les rivières, dont il pollue les eaux.

La solution technique généralement retenue consiste à augmenter la capacité des stations d'épuration pour pouvoir traiter des volumes d'eaux usées qui ne cessent d'augmenter. Les intervenants aux audiences ont fait valoir que les municipalités de la région du Grand Toronto doivent adopter des stratégies de conservation visant à réduire la consommation d'eau.

La politique fédérale relative aux eaux, énoncée en 1987, a adopté pour objectif global la nécessité « d'encourager une utilisation

La conservation est un travail qui ne finit jamais. Ceux qui s'y adonnent sont peut-être, pour la plupart, de cette race à qui le prophète Joël disait : « Vos vieillards feront des rêves, mais vos jeunes gens auront des visions ». Il se trouvera peut-être toujours des naturalistes pour protéger des morceaux de nature de l'expansion trépidante des villes, pour qu'il y ait toujours des oasis de paix pour les citadins épuisés, des vallées où résonne le rire des enfants, un printemps qui puisse encore émerveiller les jeunes et le calme apaisant de la nature pour les corps et les esprits fatigués des parents.

Richardson, A. H. 1974. *Conservation by the people: the history of the conservation movement in Ontario to 1970*, xi. Toronto: Conservation Authorities of Ontario.

rationnelle et équitable de l'eau douce qui soit compatible avec les besoins sociaux, économiques et environnementaux des générations actuelles et futures ». Cet objectif sous-tend la détermination de promouvoir une gestion et une utilisation judicieuses et rationnelles de l'eau et, par la même occasion, de protéger et d'améliorer la qualité de nos ressources hydriques. Les intervenants ont fait ressortir que de bonnes stratégies municipales de conservation de l'eau (y compris un régime de tarification en fonction de la consommation) permettraient de réduire, de peut-être 20 pour cent ou plus, la consommation d'eau. Une baisse de la consommation entraînerait une réduction du volume des eaux usées et une plus grande maîtrise des effluents, ce qui diminuerait la pollution causée par les stations d'épuration. En outre, cela permettrait de réduire les investissements exigés pour la construction de nouvelles stations d'épuration ou l'expansion des stations en place, ainsi que de réduire les frais des services publics.

Une tarification réaliste et l'emploi de compteurs à eau augmenteraient les recettes municipales, qui pourraient alors servir à rénover les infrastructures vieillissantes d'épuration des eaux usées ou à financer des efforts locaux visant à améliorer la qualité de l'eau, comme la mise en oeuvre d'un plan d'action correctrice.

Recommandation

24. La province devrait, par l'intermédiaire d'un organisme compétent désigné et en coopération avec la Canadian Water and Wastewater Association, procéder à une étude de cas pour examiner les rapports entre la qualité de l'eau et la consommation d'eau dans la région du Grand Toronto. Cette étude devrait également évaluer les méthodes de conservation (dont la tarification) et la mesure dans laquelle elles contribuent à améliorer la qualité de l'eau.

5. Le remblayage

Dans son rapport provisoire de 1989, la Commission royale a présenté une série de recommandations à propos du remblayage dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto. Tout en admettant qu'il pourrait s'avérer nécessaire de faire des exceptions dans le cas de projets extraordinaires, la Commission a recommandé d'imposer un moratoire sur tous les nouveaux travaux de remblai jusqu'à ce que la province formule une ligne de conduite générale, et d'adopter des lignes directrices plus strictes pour les déversements en eau libre dans le cas des projets de remblayage en cours. La Commission a en outre recommandé que l'effet sur l'environnement de tous les travaux de remblayage, y compris ceux effectués dans le cadre de projets d'aménagement du secteur privé, soit évalué en profondeur, une fois que le moratoire aura été levé.

Le moment est maintenant venu de parler brièvement des progrès réalisés depuis la publication de ces recommandations, voilà un an.

La province n'a pas encore publié les résultats de son étude des méthodes de remblayage et des mécanismes de contrôle de la qualité qu'il faudrait leur appliquer, et n'a pas imposé de moratoire sur les nouveaux travaux de remblayage. La Commission n'a toutefois connaissance d'aucun nouveau projet de remblayage en bordure du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, bien que plusieurs, dont celui d'East Point Park, soient actuellement à divers points du processus d'approbation.

Au sujet de la qualité des matériaux de remblai, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) a, en mars 1990, amélioré son nouveau programme de contrôle de la qualité des remblais en mettant en oeuvre des lignes directrices sur les déversements en eau libre pour tous les matériaux de remblai déchargés dans le lac dans le cadre de ses propres projets.

La Commission reconnaît que nombre des travaux de remblayage effectués par le passé ont procuré des avantages au public. Il ne fait aucun doute que certains des éléments les plus attrayants du secteur riverain doivent leur existence au remblayage, notamment le port de Toronto, Harbourfront, la flèche de la rue Leslie, l'agrandissement des îles de Toronto (qui formaient autrefois une péninsule naturelle), Monarch Park, Exhibition Place, Ontario Place et toute une foule de parcs riverains.

Le remblayage peut être utile quand l'intérêt public exige la restauration ou le rajeunissement d'un littoral inhospitalier. Toutefois, cela se fait au prix d'une altération potentiellement indésirable et à long terme de l'environnement. Les problèmes causés comprennent les suivants :

~ la modification de processus littoraux qui, laissés à eux-mêmes, dispersent normalement les rejets provenant d'autres sources et les éloignent des rives;
~ les remblais sont une source directe de contaminants et contribuent à leur accumulation dans les sédiments;
~ l'absence de lignes directrices précises sur la qualité des sédiments, notamment sur le traitement acceptable des sédiments contaminés sur place;
~ l'absence de toute garantie que le processus d'évaluation environnementale permettra d'aborder comme il convient la question des effets cumulatifs de la composition et de la configuration des remblais sur l'environnement.

Parc provincial Darlington, à l'est d'Oshawa

La Commission persiste à croire qu'une politique globale de remblayage est aussi nécessaire que désirable et qu'il faudrait formuler une telle politique et l'appliquer à l'ensemble du secteur riverain du Grand Toronto. Les travaux de remblayage prévus et proposés dans le secteur riverain (sans compter les projets plus ambitieux, mais moins certains) portent actuellement sur plus de 250 hectares (620 acres). On estime que tout cela exigera plus de dix millions de mètres cubes de remblai.

On ne comprend encore qu'imparfaitement les effets variés et cumulatifs de ces travaux. Dans d'autres parties du bassin des Grands Lacs, on a davantage tenu compte de ces questions que cela n'a été le cas en Ontario.

Si l'on continue d'autoriser le remblayage, il faut l'assujettir à des politiques plus strictes que celles actuellement en vigueur. Dans la prochaine phase de ses travaux, la Commission compte examiner la question des politiques de remblayage en général et, plus particulièrement, leur application à un secteur donné du littoral où des travaux de réhabilitation s'imposent. Avec la coopération du gouvernement provincial, des propriétaires fonciers et des groupes d'intérêt, elle cherchera à définir les règles qui doivent s'appliquer aux travaux futurs de remblayage.

Promenade en hiver dans la vallée de la rivière Rouge

Recommandations

25. La province devrait formuler dans les plus brefs délais une politique globale de remblayage et la soumettre à l'examen du public. Il faudrait en outre procéder à une évaluation exhaustive des effets écologiques de chaque projet de remblayage dans tout le secteur riverain du Grand Toronto.

26. Des lignes directrices sur la décharge en eau libre devraient être adoptées pour les projets de remblayage en cours. En attendant la mise en place de cette politique, il faudrait imposer un moratoire sur tout nouveau projet de remblayage.

6. Le rétablissement du poisson, de la faune et des zones naturelles

Comme en font état les principes énoncés au deuxième chapitre, la diversité des espèces est le signe d'un écosystème sain. Dans le secteur riverain comme dans l'ensemble de la biorégion du Grand Toronto, le déclin de la diversité et de l'abondance des espèces naturelles est l'un des principaux symptômes d'un écosystème agressé.

Il faudra prendre plusieurs mesures pour redresser la situation. Il nous faut d'abord mieux comprendre la répartition et le déclin des espèces du secteur riverain. Deuxièmement, nous devrons adopter des stratégies efficaces pour protéger les espèces les plus menacées et rétablir les espèces qui vivaient autrefois dans le secteur riverain, mais qui en ont disparu. Enfin, nous devrons trouver de nouveaux moyens de mieux faire comprendre et apprécier les poissons, la faune et d'autres espèces et leur place dans l'écosystème, afin de susciter l'appui public nécessaire à la mise en oeuvre de mesures efficaces de restauration.

Depuis une dizaine d'années, la province aborde la gestion des habitats aquatiques dans une optique écologique, dans le cadre de ses Strategic Plans for Ontario Fisheries II. Les modes de gestion de la faune terrestre ont évolué plus lentement en réponse aux nouvelles réalités, mais les délibérations actuelles de l'Ontario Wildlife Working

Group laissent espérer que la gestion de la faune deviendra plus éclairée et reposera davantage sur des considérations écologiques. Les organismes provinciaux avaient autrefois tendance à accorder peu d'importance à la conservation de plantes rares et d'autres espèces naturelles.

Recommandations

27. De concert avec les organismes locaux et des groupes de bénévoles, la province devrait formuler une stratégie concertée visant à :
    a) recueillir des données plus détaillées sur la distribution et l'abondance des espèces naturelles dans le secteur riverain;
    b) choisir un certain nombre d'espèces « baromètres » qui, dans le cadre d'un programme de surveillance périodique, permettront de détecter les changements dans la diversité et l'effectif des espèces;
    c) préparer et mettre en oeuvre des stratégies actives de préservation et de gestion d'espèces que l'on sait rares ou menacées d'extinction dans la province ou la région.

28. Avec la collaboration des responsables provinciaux de la faune, des gestionnaires des parcs riverains et des groupes d'intérêt, le Service canadien de la faune d'Environnement Canada devrait formuler et mettre en oeuvre un programme permanent de réduction des effectifs de la bernache géante du Canada dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto.

29. Le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario devrait dresser des plans visant à établir une importante pêche sportive à partir des rives du secteur riverain, à l'aide d'une variété de mesures : repeuplement de certaines espèces, amélioration des habitats et amélioration de l'accès des pêcheurs aux jetées et rampes de mise à l'eau. Il faudrait chercher à obtenir la participation fédérale, provinciale et municipale à la mise en oeuvre de ces plans, qui devraient viser à établir des populations d'espèces indigènes pouvant se perpétuer naturellement.

30. Les offices de protection et les municipalités devraient examiner les moyens de faciliter l'observation des oiseaux dans le secteur riverain, notamment pendant les périodes de migration et en hiver, en améliorant l'accès aux zones visées, en aménageant les équipements nécessaires et en organisant des programmes et des manifestations.

7. Les arbres dans le milieu urbain

Autrefois, les terrains qui s'étendent le long de la rive nord du lac Ontario étaient couverts de forêts mixtes. Le reboisement, arbre par arbre, en bosquets ou en couloirs, est l'un des plus importants éléments de la restauration de l'écosystème dans la ville et dans la biorégion.

On ne saurait surestimer la valeur d'un arbre. Comme l'a fait remarquer aux audiences de la Commission Michael Hough, architecte paysagiste :

> Les forêts protègent les bassins hydrographiques. Elles stabilisent les versants, minimisent l'érosion, réduisent la sédimentation des cours d'eau et maintiennent la qualité et la température de l'eau. Dans les collines d'un bassin versant, où se trouvent les sources d'eau, la végétation forestière exerce généralement une influence sur le mouvement de l'eau de l'atmosphère à la terre et vice-versa. Elle remplit une fonction essentielle de régulation du débit des cours d'eau, en réduisant la montée des eaux et les

crues potentielles, et en maintenant les débits en période de sécheresse.

La première étape du reboisement urbain doit consister à mieux protéger les arbres existants. En milieu urbain, les arbres sont souvent victimes de la pollution atmosphérique et des dégâts causés par le sel. La durée de vie moyenne des arbres de nos villes se mesure en années plutôt qu'en décennies. De plus, un grand nombre d'arbres succombent aux forces de l'urbanisme.

La Parks and Recreation Federation of Ontario a fait part de ses inquiétudes à la Commission :

> À l'heure actuelle, en vertu de la *Loi sur les arbres* de l'Ontario, c'est-à-dire du seul texte de loi dont découlent les règlements régionaux et municipaux, les autorités municipales ou régionales sont impuissantes à empêcher la destruction d'arbres sur les terrains privés.

D'autres intervenants ont cité le cas de promoteurs qui déboisent leurs terrains avant de présenter leurs demandes d'aménagement. Il semble que rien ne puisse être fait pour empêcher ces pratiques abusives. Il ne fait aucun doute que les municipalités ont besoin de nouvelles lois et de nouveaux règlements pour prévenir la destruction massive d'arbres.

Le reboisement a une plus grande valeur écologique si l'on donne la préférence aux espèces indigènes plutôt qu'aux espèces exotiques. La Commission a appris avec plaisir que la ville de Toronto a commencé à faire pousser ses propres arbres indigènes pour ses propres besoins, mais il faut admettre qu'il continue d'être difficile de se procurer la plupart des espèces indigènes d'arbres et d'arbustes dans un grand nombre de régions.

Il ne devrait pas être trop difficile de trouver des endroits qui conviennent pour planter des arbres. On pourrait commencer par border les rues d'arbres pour rendre nos villes plus habitables et attrayantes pour nos enfants. Le reboisement des vallées fluviales et d'autres couloirs naturels contribuerait à en rehausser la valeur écologique et récréative. Plantés à des points stratégiques en bordure des autoroutes et des voies ferrées, des arbustes et arbres de faible développement contribueraient à capter les polluants atmosphériques et aquatiques et à réduire le bruit. La création de forêts urbaines à la périphérie des zones urbaines, sur le modèle utilisé par la British Countryside Commission, offrirait un plus grand nombre d'habitats et multiplierait les possibilités de loisirs.

La province vient de créer la Fondation Arbres Ontario pour pouvoir plus facilement fournir tous les arbres que le public désire planter, ce qui montre bien que le public s'intéresse de plus en plus au reboisement.

Recommandations

31. La province devrait commencer une réévaluation immédiate de la *Loi sur les arbres* avec l'aide des municipalités et des groupes d'intérêt, afin de décider quels changements y apporter pour qu'elle serve à protéger les valeurs écologique, esthétique et récréative des arbres dans les municipalités urbaines et quasi-urbaines.

32. Les municipalités et les offices de protection devraient dresser et mettre en oeuvre des stratégies visant à doubler au moins le nombre d'arbres dans les municipalités du secteur riverain d'ici au tournant du siècle. Ces stratégies doivent chercher à créer de grandes étendues de nouvelles forêts communautaires dans des zones riveraines comme le « séparateur urbain » entre Whitby et Oshawa et au bas de la vallée de la Don.

33. La province devrait veiller à ce que la Fondation Arbres Ontario mette à la disposition du public la plus grande diversité possible d'espèces indigènes d'arbres et d'arbustes, afin d'encourager un reboisement écologiquement valable.

8. Le mandat des offices de protection

Peu de sujets ont fait l'objet d'une aussi grande diversité d'opinions que les activités des offices de protection dans l'ensemble du secteur riverain. Selon les intervenants, les offices interprètent leur mandat de façon trop libérale ou trop étroite, doivent jouer un rôle plus important ou moins important dans les loisirs et doivent avoir une rôle de premier plan ou un rôle très limité dans le secteur riverain.

Tel qu'indiqué dans la publication nº 8 de la Commission, *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto — contexte et enjeux*, les offices de protection jouent des rôles fort variés dans le secteur riverain. Les cinq offices sont responsables de la cartographie et de la réglementation se rapportant à la lutte contre les crues et l'érosion. Mise à part cette mission fondamentale commune, leur rôle dans la protection des habitats naturels et l'aménagement de zones de loisirs dans le secteur riverain dépend en grande mesure des préférences locales, des arrangements antérieurs et des fonds disponibles.

Il n'est pas besoin de rappeler les importantes réalisations des offices de protection. Souvent freinés par un manque de fonds, ils ont mené à bien d'importantes tâches auxquelles ne s'était attelé aucun autre organisme ou palier du gouvernement. Aujourd'hui, les offices de protection restent encore, aux yeux de nombreuses personnes, des champions compétents des programmes de loisirs et de conservation.

Les offices sont toutefois en butte à de nombreuses critiques. Il semble exister, du moins chez un grand nombre des intervenants qui ont comparu devant la Commission, une crise de confiance à propos du rôle des offices de protection. Le public s'attend à ce que la principale mission de ces offices soit la conservation : protéger des vallées et des zones naturelles, jouer un rôle de premier plan dans la restauration de la qualité de l'eau, et planter des arbres et des arbustes pour attirer la faune.

Au lieu de cela, il voit ce que font les offices dans le domaine des loisirs et de l'aménagement : construction de flèches dans le lac par remblayage, aménagement de marinas et de parcs de loisirs actifs, transformation de cours d'eau en canaux stériles au nom de la régulation des débits. Au lieu d'être perçus comme les champions acharnés de l'environnement, les offices semblent compter parmi tous ceux qui gâtent la nature. Dans la région de Durham, cette perception a été renforcée par les récents efforts qu'a faits la Central Lake Ontario Conservation Authority pour construire des lotissements sur certains de ses terrains.

Les offices de protection ont, bien entendu, des raisons valables de fonctionner comme ils le font aujourd'hui, et personne n'ira nier qu'ils ont fait beaucoup de bien au fil des années. Le public semble toutefois quelque peu déçu de leurs activités actuelles. Comme l'a dit, par exemple, Helen MacDonald, résidente de Newcastle : « ...il faut être réaliste... ces offices s'occupent avant tout de la régulation des débits et de la lutte contre l'érosion et font ici et là un peu d'aménagement. » Pour pouvoir bien fonctionner, les offices ont besoin de l'appui du public. Pour conserver cet appui, il se peut qu'ils aient besoin d'adapter leurs politiques aux attitudes actuelles.

Marion Strebig de la Fédération des naturalistes de l'Ontario a déclaré :

> L'idée de confier l'aménagement du secteur riverain aux offices de protection me fait frémir, parce que je pense qu'ils voient dans le secteur riverain non pas des zones naturelles dont le public peut tirer plaisir, mais un objet d'expérimentation : voyons ce que nous pouvons éliminer ici et ce que nous pouvons construire là.

Jogging dans le voisinage de St. Lawrence

Martin Goodman Trail, au sud du boulevard Lake Shore

Le « régionaliste » essaie de planifier l'aménagement d'un tel secteur de façon que tous ses sites et ressources, des forêts aux villes, des montagnes aux terrains riverains, soient utilisés à bon escient et que la population soit répartie de façon à tirer parti de ses caractéristiques naturelles, plutôt qu'à les infirmer ou à les détruire. La planification régionale considère la campagne dépeuplée et la ville congestionnée comme étant très liées.

Mumford, L. 1985. In *Dwellers in the land: the bioregional vision*, K. Sale. 142. San Francisco: Sierra Club.

D'autres reproches ont été faits aux offices de protection. Marie Hubbard, maire de Newcastle, s'est plainte de ce que les offices n'offrent souvent aucune opposition aux aménagements proposés aux abords du cours supérieur délicat de rivières. Comme de nombreux autres intervenants, elle a également critiqué la nomination, par les pouvoirs politiques, des membres des offices de protection, dont le dévouement à la cause de la conservation risque d'être modéré par l'attitude des municipalités, qui poussent au développement.

Vu ces critiques, la réévaluation provinciale du mandat des offices de protection arrive à point nommé. Dans une allocution prononcée le 9 avril 1990, le ministre des Richesses naturelles, l'honorable Lyn McLeod, a décrit les changements qu'il était proposé d'apporter à la suite des travaux de deux comités. Elle a indiqué que l'un de ces changements consisterait à faire la distinction entre les programmes essentiels et non essentiels des offices de protection. Seuls les programmes essentiels recevraient des subventions du MRN. Il est également question de réorganiser les offices et de réduire leur nombre de 33 à 19 dans le sud de l'Ontario. Le nombre des membres des offices de protection serait réduit, lui aussi, mais ces membres continueraient d'être nommés par les municipalités et la province. Enfin, les modalités de financement des offices seraient modifiées.

Alors que ces réformes élimineront certaines des inquiétudes exprimées aux audiences de la Commission, par exemple en donnant aux offices un mandat bien précis pour ce qui est des zones naturelles d'importance régionale, elles ne feront rien pour faire taire d'autres critiques. Il est clair que les changements administratifs proposés ne transformeront pas les offices de protection en champions du milieu naturel, comme le souhaiteraient un grand nombre de personnes.

Recommandations

34. La province devrait examiner les critiques qu'ont formulées les intervenants aux audiences de la Commission à l'égard du mandat et du fonctionnement des offices de protection, afin d'établir si des réformes plus fondamentales s'imposent dans le cadre de la réévaluation en cours.

35. Tout en restant responsables de la cartographie et de la réglementation se rapportant à la lutte contre les crues et l'érosion, les offices de protection devraient jouer un plus grand rôle dans la protection et le raccordement des habitats naturels et dans la gestion des bassins versants. Le financement de ces activités essentielles doit être assuré automatiquement selon la formule de partage des coûts qui a été établie.

36. Toutes les autres activités se rapportant au secteur riverain devraient faire l'objet de négociations dans le contexte des Ententes de collaboration visant le secteur riverain, recommandées dans une partie antérieure du présent rapport. Les modalités de financement de ces activités seraient établies dans le cadre de ces négociations.

9. Le visage et la structure de la ville

Depuis plusieurs années, un certain nombre de questions qui se rapportent d'une façon ou d'une autre au visage et à la structure de la région du Grand Toronto sont fort discutées par le public et les médias : encombrements, navettes quotidiennes, pénurie de logements à prix abordables, manque de parcs et d'espaces libres, évacuation des déchets, accès au bord du lac, contraintes pesant sur la qualité de la vie, détérioration de l'environnement, et configuration et échelle des zones urbaines.

La croissance démographique ne pourra qu'exacerber ces problèmes. Selon les estimations provinciales, la population devrait augmenter de 50 pour cent environ, soit de deux millions d'habitants, au cours des 30 prochaines années.

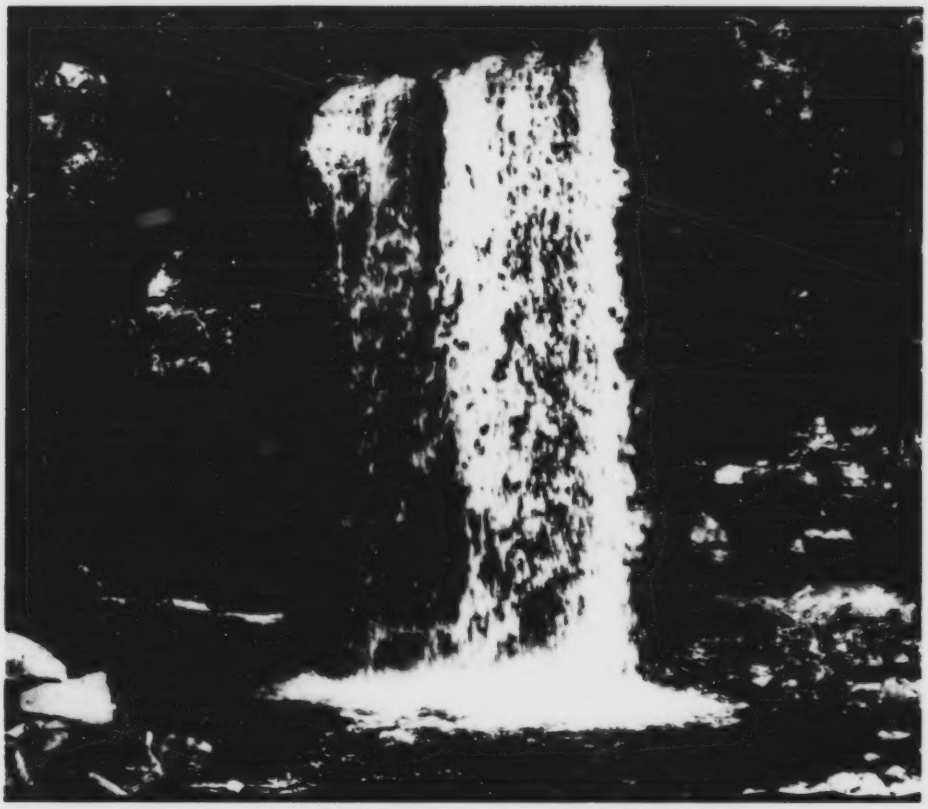
Trois grandes initiatives publiques devraient contribuer à définir les problèmes et à polariser le débat public, alors même que les diverses autorités de la région se préparent à prendre les grandes décisions qui permettront d'avoir la haute main sur la croissance dans la région au cours des 30 prochaines années. Ces initiatives sont les suivantes : les travaux du Greater Toronto Co-ordinating Committee (GTCC), le rapport du député provincial Ron Kanter sur la Oak Ridges Moraine et les vallées fluviales du Grand Toronto, et les travaux de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Le gouvernement provincial a créé le GTCC en 1987 en lui donnant pour mandat d'examiner les questions qui intéressent toutes les municipalités et régions du Grand Toronto. Les membres de ce comité comprennent des fonctionnaires provinciaux, ainsi que des représentants des cinq municipalités régionales et 30 municipalités locales du Grand Toronto.

En juin 1990, le ministre des Affaires municipales a publié une étude des concepts d'urbanisme formulés sous les auspices du GTCC, où sont décrites trois façons différentes de faire face à la croissance démographique des 30 prochaines années.

La zone urbanisée de la région du Grand Toronto s'étendait, en 1986, sur une superficie de 1 500 kilomètres carrés (590 milles carrés). Selon les trois structures urbaines, sa superficie pourrait, au cours des 30 prochaines années, atteindre entre 1 890 kilomètres carrés (730 milles carrés) et 2 400 kilomètres carrés (940 milles carrés).

L'étude estime que le coût de cette croissance sera plus ou moins le même, quel que



Les chutes Hilton, à Milton

soit le concept choisi : quelque 79 milliards de dollars, soit environ 23 milliards de plus que la somme qu'il faudrait consacrer aux services urbains pendant cette période s'il n'y avait pas de croissance démographique.

Les trois concepts en question sont les suivants :

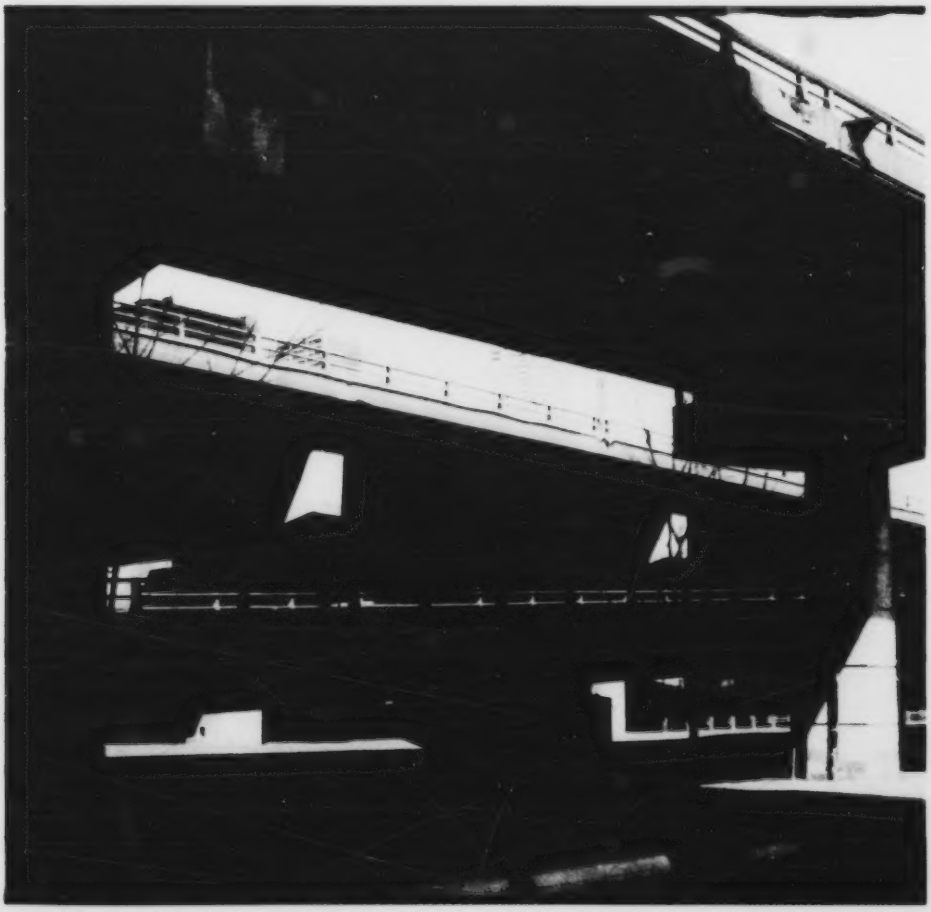
- Le modèle du *développement en tache d'huile*, qui suppose que les tendances actuelles se maintiendront, et que la croissance aura surtout lieu en banlieue, pour produire une zone urbanisée de quelque 2 400 kilomètres carrés (940 milles carrés) d'ici à 2021. Ce concept est caractérisé par les éléments suivants :
  - le plus faible coût d'acquisition des parcs et espaces libres;
  - la grande disponibilité de terrains viabilisés, avec de moins grands risques d'une augmentation soudaine des prix;
  - un réseau routier plus étendu, mais plus encombré;
  - un plus grand éclatement des services et équipements sociaux.
- Dans le cas du concept *central*, une grande partie de la croissance serait concentrée dans les zones construites du centre. La zone urbanisée occuperait 1 890 kilomètres carrés (730 milles carrés). Les caractéristiques de ce concept sont les suivantes :
  - un envahissement minimal des espaces verts;
  - un réseau de transport en commun plus rentable et plus efficace;
  - les niveaux les plus faibles de pollution atmosphérique et de consommation d'énergie par l'automobile;

- les meilleures chances de réduire la pollution des rivières et des lacs en rénovant les égouts pluviaux en place;
- une meilleure utilisation de l'infrastructure actuelle de la santé et de l'enseignement.

~ Dans le concept des *pôles de développement*, le nombre de résidents des zones suburbaines serait plus ou moins le même que dans le modèle du développement en tache d'huile, mais les résidents seraient regroupés en collectivités compactes. La zone urbanisée couvrirait quelque 2 124 kilomètres carrés (820 milles carrés). Ce concept est caractérisé par :

- plus d'espaces verts que dans le concept du développement en tache d'huile, mais moins que dans le concept central;
- une plus grande diversité dans la taille des collectivités, les types de logement, les densités et les modes de population et d'emploi;
- un plus grand réseau transurbain de transport en commun rapide;
- l'intégration possible des services sociaux à l'échelle communautaire.

L'étude ayant conclu que les trois concepts coûteraient plus ou moins autant, les experts-conseils ont pensé que les résidents et les pouvoirs publics devront baser leur



Voies d'accès de l'autoroute Gardiner

choix, non tant sur les coûts que sur d'autres facteurs comme les considérations environnementales et économiques, les modes de vie préférés et la qualité de la vie communautaire et individuelle.

Le ministre des Affaires municipales, l'honorable John Sweeney, a demandé aux municipalités de la région d'examiner ce que cette étude veut dire pour leur collectivité et d'organiser des débats et consultations publics à ce sujet au cours des six prochains mois.

Une deuxième initiative qui risque d'influencer ce débat est le rapport sur la Oak Ridges Moraine. M. Kanter a reçu pour mandat de présenter au gouvernement provincial des recommandations à propos de la moraine, de ses eaux souterraines et de surface et de ses vallées fluviales. Il s'agit là d'une importante initiative qui cadre avec le thème énoncé dans le premier rapport provisoire de la Commission royale : un secteur riverain propre, vert et sain exige une gestion à l'échelle du bassin versant, ce qui sous-entend la protection du cours supérieur et des vallées des rivières. Une telle politique ne peut qu'influencer la forme et la structure urbaines de la région.

Recommandation

37. L'importance du secteur riverain, de la Oak Ridges Moraine et des vallées de la région du Grand Toronto comme Ressources Provinciales doit être reconnue dans le débat public et dans les décisions que prendront les divers paliers du gouvernement à propos de la forme et de la structure urbaines de la région.

10. Service de navette sur le lac Ontario

Le lac Ontario se prête fort bien à des services maritimes de transport en commun reliant entre elles les localités de tout le secteur riverain, notamment celles qui se trouvent entre Newcastle et Burlington. Des aéroglisseurs ou hydrofoils permettraient d'offrir un service très rapide. Des services de ce genre sont assurés dans de nombreuses régions du monde. Il serait également possible de desservir l'extrémité ouest du lac en offrant des liaisons directes avec Hamilton, Stoney Creek, la péninsule de Niagara et, peut-être même des villes des États-Unis.

Il y a quelques années, un service privé reliait Toronto à la péninsule de Niagara, mais des problèmes d'exploitation y ont mis fin. Plus récemment, une entreprise privée a proposé d'offrir un service d'aéroglisseur entre le port d'Oshawa et le centre de Toronto. Le trajet, selon les promoteurs du service, prendrait quarante-cinq minutes en moyenne.

Tout examen de la faisabilité d'un tel service de transport doit aborder deux grandes questions :

- Le service peut-il être assuré toute l'année, malgré les rigueurs du temps et la formation de glace sur le lac Ontario en hiver?
- Y a-t-il, sur le marché des migrations quotidiennes, des loisirs, et autres, une demande suffisante pour garantir la viabilité financière de ce service?

S'il est possible de répondre à ces questions par l'affirmative, il faudra procéder à une planification et à une évaluation plus détaillées pour ce qui est des installations terminales, des concessions et du rôle des secteurs privé et public.

Recommandation

38. La province de l'Ontario devrait examiner la faisabilité d'un service maritime de transport en commun toutes-saisons qui relierait les localités du secteur riverain, depuis Newcastle jusqu'à Burlington, avec des liaisons avec Hamilton, Stoney Creek et des localités de la péninsule de Niagara.

B. LES QUESTIONS EN JEU DANS CHAQUE RÉGION

Après avoir abordé certains des problèmes qui se posent à l'ensemble du secteur riverain, examinons maintenant leurs effets sur certaines régions du bassin versant du Grand Toronto et ce qu'il convient de faire à leur sujet.

1. La région de Halton

Dans la Région de Halton, la majeure partie du secteur riverain est occupée par des logements unifamiliaux et comprend relativement peu d'espaces verts. La Région est toutefois consciente, depuis longtemps, que le littoral du lac Ontario est une ressource limitée et non renouvelable, dont l'importance transcende les limites des municipalités locales. Cette importance ne peut qu'augmenter : la population de Halton devrait connaître une croissance de 83 pour cent d'ici à 2011!

Sous la direction de la Région de Halton et avec la coopération des municipalités d'Oakville et de Burlington et celle de l'Halton Region Conservation Authority, le plan du secteur riverain de Halton a été adopté en 1982, à titre de modification du plan officiel régional. Ce plan définit les parcs riverains de la Région comme centres d'utilisation publique et prévoit des accès reliés pour les loisirs. Il aborde aussi la question de la préservation des vallées fluviales et celle de la formulation de politiques visant la réglementation de l'aménagement du secteur riverain. La lutte contre l'érosion y vient en priorité, et l'acquisition de terrains, en second.

Le plan prévoit cinq projets prioritaires de parcs régionaux riverains : Bronte Outer Harbour, Burlington Beach, Burioak, le port d'Oakville et Spencer Smith. À Bronte Outer Harbour, un port de plaisance pour 450 bateaux a été mis en chantier avec l'aide de la Direction des ports pour petits bateaux du gouvernement fédéral. Depuis un certain nombre d'années, les autorités achètent des terrains et des baux de chalets dans le secteur Burlington Beach, mais ces efforts ont été fortement ralentis par l'insuffisance de l'aide financière provinciale. Le parc adjacent Spencer Smith a été ajouté à la liste des priorités en 1989. Certains des terrains nécessaires au parc riverain proposé de Burloak ont été achetés, mais les coûts élevés ralentissent les progrès. Le parc du port d'Oakville est presque terminé.

De l'avis de la Commission, le processus de formulation du plan du secteur riverain de la Région de Halton est un excellent exemple d'initiative et de coordination municipales et pourrait servir de modèle à d'autres parties du secteur riverain. Sa préparation a fait appel à la participation du public et à une grande coopération entre divers organismes. Le plan définit clairement les priorités d'acquisition de terrains, d'aménagement, etc., pour diverses zones et activités. Il définit également le rôle que joueront divers organismes dans sa mise en oeuvre.

La résolution des organismes qui ont dressé ce plan ne saurait être mise en doute.

Exploration des rives de la rivière Humber

L'élément qui fait défaut est la participation de la province à la mise en oeuvre. Il reste toutefois plusieurs questions à régler. Pour commencer, le plan met en grande partie l'accent sur les loisirs et accorde peu d'attention aux caractères et fonctions naturels du secteur riverain et des vallées qui y sont reliées.

Deuxièmement, il est bon de faire observer que les cinq projets prioritaires du secteur riverain de Halton exigent des travaux de remblayage, bien que les effets cumulatifs de ces travaux et des grands travaux de protection du littoral nécessaires à la lutte contre l'érosion par les vagues n'aient pas été étudiés en détail. Le long des falaises de Scarborough, une altération semblable du littoral a déjà nui aux Eastern Beaches en réduisant les apports de sable. On risque d'entraîner des effets tout aussi indésirables le long de Burlington Beach. Ces conséquences, qu'on ne saurait prédire, pourraient compromettre la stabilité écologique de la plage, ainsi que les millions de dollars investis dans l'aménagement et l'amélioration de cette zone à des fins récréatives.

On s'inquiète également de ce que, à certains endroits, Halton propose de gagner des terrains sur le lac au lieu de préserver ou de créer des espaces verts publics le long du littoral existant. À titre d'exemple, la ville d'Oakville et la Région de Halton semblent disposées à autoriser la construction d'habitations sur les 4,2 hectares (10,4 acres) d'espace libre riverain de Shell House, tout en appuyant les travaux proposés de remblayage de 10,9 hectares (27 acres) au parc riverain de Burloak tout proche. De même, la ville de Burlington envisage de gagner des accès publics sur le lac dans la partie est du centre ville au lieu d'incorporer des espaces verts riverains dans les plans de réaménagement du secteur de motels sur le littoral actuel.

Le choix entre de nouveaux travaux de remblayage et l'acquisition de terrains riverains coûteux, en fonction des coûts et avantages comparatifs de ces deux options, devra probablement être fait en d'autres points du secteur riverain dans les années à venir. Il est essentiel que ces décisions tiennent pleinement compte des coûts écologiques du remblayage.

Vu l'incertitude quant à la politique provinciale de remblayage et ses effets possibles sur la faisabilité des travaux futurs de remblayage, il est, en outre, essentiel de prêter une attention particulière aux options qui n'exigent aucun remblayage.

La Commission estime qu'il faut songer en priorité à préserver les espaces verts riverains existants. Partant du principe que le bord du lac doit être accessible au public, il faudrait mettre en place des programmes visant à acquérir, pour les aménager en espaces libres publics, des terrains riverains actuellement utilisés à d'autres fins. Dans la Région de Halton, Oakville a un programme de ce genre, mais Burlington n'en a pas.

Dans son mémoire, la Région de Halton a également demandé à la Commission d'appuyer la création proposée d'un Centre scientifique des Grands Lacs, qui serait construit à l'extrémité sud de Burlington Beach. Ce centre viserait à mettre en évidence l'importance de l'eau douce dans la création d'un environnement durable et chercherait à attirer des visiteurs des environs et de la

Un port diversifié, dont l'activité dépend de plusieurs sources de revenu et doit tenir compte d'une grande diversité d'exigences concernant l'environnement et l'utilisation des terrains, ne peut continuer à fonctionner par à-coups. La planification à long terme n'est plus un luxe, mais une nécessité.

Hershman, M. J. 1988. "Harbor management: a new role for the public port." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 19. New York: Taylor & Francis.

région, ainsi que de l'étranger. Offrant aux visiteurs des expositions intéressantes, il servirait d'intermédiaire entre les spécialistes de l'environnement et le public. Les trois paliers du gouvernement, des sociétés privées et d'autres parties intéressées en partageraient les frais d'immobilisation.

Recommandations

39. Comme l'ont demandé la Région de Halton et les villes de Burlington et d'Oakville, la province devrait se déclarer intéressée au secteur riverain de Halton aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

40. La province devrait négocier dans les plus brefs délais une Entente de collaboration visant le secteur riverain avec la Région de Halton, ainsi qu'avec d'autres paliers du gouvernement et leurs organismes, et, s'il y a lieu, avec le secteur privé. La négociation de cette entente devrait prendre pour point de départ le plan actuel du secteur riverain de Halton et devrait :
    a) prévoir un mécanisme garantissant, sur plusieurs années, le financement substantiel, par la province, des projets prioritaires du plan du secteur riverain de Halton (Bronte Outer Harbour, Burlington Beach, Burloak, port d'Oakville, Spencer Smith), pour permettre à ces projets d'aller de l'avant;
    b) confirmer les rôles des divers organismes dans la mise en oeuvre du plan, la coordination étant assurée principalement par la Région de Halton;
    c) examiner la conformité du plan du secteur riverain de Halton avec les principes énoncés dans le présent rapport;
    d) donner à l'Halton Region Conservation Authority de plus grands pouvoirs de réglementation de l'aménagement sur le littoral et dans les vallées en fonction d'objectifs écologiques et récréatifs et des plans de lutte contre les crues et l'érosion;
    e) définir un tracé provisoire et un tracé préféré pour le sentier riverain dans la région de Halton et mettre en place des mécanismes qui mèneront à l'aménagement de ce sentier;
    f) prévoir les modalités de la cession, à un coût nominal, des terres domaniales et des lots de grève fédéraux et provinciaux aux organismes publics locaux si ceux-ci en ont besoin à des fins d'accès et d'utilisation publics;
    g) prévoir la relocalisation des installations du ministère des Transports à Burlington Beach, pour que ces terrains puissent être réaménagés;
    h) demander à Ontario Hydro d'examiner les meilleurs moyens d'enlever les lignes de transmission de Burlington Beach;
    i) prévoir une étude indépendante des effets cumulatifs des travaux proposés de remblayage et de protection du littoral sur l'approvisionnement en sable de Burlington Beach et sur la qualité de l'eau locale, avant d'inclure dans l'entente toute approbation spécifique d'autres travaux de remblayage sur la rive d'Halton;
    j) définir les possibilités et les plans de préservation ou de création de couloirs de verdure dans les vallées des ruisseaux Grindstone, Bronte et Sixteen Mile, et de préservation et d'amélioration des habitats naturels de l'embouchure d'autres cours d'eau comme les ruisseaux Fourteen Mile et Shoreacres;
    k) réévaluer la politique courante en vertu de laquelle Burlington n'exige pas que le bord du lac soit réservé à l'utilisation du public dans le cadre des activités de réaménagement;
    l) évaluer les possibilités de créer des espaces verts riverains sans avoir à

recourir à de grands travaux de remblayage dans la partie est du centre ville de Burlington;

m) réévaluer la désignation des terrains riverains de Shell House et la conception du parc de Burloak, qu'il est proposé de gagner sur le lac, dans le contexte de la croissance démographique prédite dans le Draft Shell Lands Secondary Plan, en vue d'établir s'il est possible d'obtenir les terrains en question pour en faire un espace libre public;

n) définir les modalités de financement en vertu desquelles les gouvernements fédéral et provincial et le secteur privé participeraient à la création du Centre scientifique des Grands Lacs, qui servirait à sensibiliser le public à l'importance historique, environnementale, récréative et économique de leur remise en état.

2. La ville de Mississauga

Le secteur riverain de Mississauga comprend une diversité d'utilisations et de propriétaires, dont plusieurs grandes compagnies de services publics. Bien que 56 pour cent environ du littoral appartienne à des intérêts publics, le public n'a accès qu'à 33 pour cent du secteur riverain. Vu la rapidité de la croissance démographique et les demandes de plus en plus fortes de loisirs riverains, Mississauga s'intéresse de très près à son secteur riverain depuis quelques années.

Le secteur riverain de Mississauga était inclus dans le plan du secteur riverain de 1967 de la Metropolitan Toronto Planning Area et, en 1971, la province en a confié la mise en oeuvre à la Credit Valley Conservation Authority (CVCA). Depuis, la CVCA a entrepris d'importants travaux de remblayage au parc J.C. Saddington, ainsi qu'au parc Lakefront Promenade, où elle compte relocaliser le yacht club de Port Credit, l'an prochain.

En 1987, Mississauga a entériné le rapport *Port Credit Harbour and Waterfront Concept*, qui recommandait de réaménager et d'agrandir le parc J.C. Saddington pour y incorporer un temple de la renommée de la pêche sportive et des installations d'amarrage pour plaisanciers de passage et saisonniers. Il recommandait également un important réaménagement des deux rives de la Credit River, en aval de Lake Shore Road, en vue de créer un centre commercial et d'activités publiques, Harbour Square.

Ces propositions n'ont pas encore été mises en oeuvre, en grande partie parce qu'on ne dispose pas des fonds nécessaires et parce qu'il est difficile de garantir une location à long terme aux investisseurs privés sur les terrains de Harbour Square, qui appartiennent au gouvernement fédéral. La *Port Credit Harbour Federal Land Management Study*, qu'a fait réaliser Mississauga et qui a été terminée en décembre 1989, propose que les terrains fédéraux en question soient transférés à la ville pour faciliter la recherche d'investissements privés.

Mississauga a également commencé à dresser un plan visant l'ensemble du secteur riverain sur une période de 30 ans. Les documents *Fundamentals, Vision 2020 et Implementation* ont été publiés en juin 1990 pour obtenir la réaction du public. Le plan du secteur riverain devrait être terminé au début de 1991.

La Commission n'a pas encore pu examiner ces documents en détail, mais leur teneur générale semble conforme avec la stratégie et les principes axés sur l'écosystème énoncés dans le présent rapport. Le secteur riverain de Mississauga se prête à d'importants progrès immédiats, notamment pour ce qui est du réaménagement d'anciens terrains industriels. La Commission est certaine que, dans la mesure où elle obtiendra l'appui et l'aide d'autres organismes, la ville de Mississauga saura en profiter et décidera de l'avenir du secteur riverain avec compétence, vigueur et sensibilité.

Recommandations

41. Comme l'a demandé la ville de Mississauga, la province devrait désigner Ressource Provinciale le secteur riverain de Mississauga et se déclarer intéressée à ce secteur aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

42. Dans le cadre de l'approbation du plan du secteur riverain de Mississauga, la province devrait négocier une Entente de collaboration visant le secteur riverain avec la ville de Mississauga, la Credit Valley Conservation Authority, le gouvernement fédéral et d'autres organismes concernés, ainsi qu'avec des intérêts du secteur privé. Cette entente, qui devrait s'inspirer en grande partie du plan du secteur riverain en voie de préparation et du plan directeur du port de Port Credit, devrait, entre autres :
    a) prévoir l'apport, par la province, d'un financement substantiel, sur plusieurs années, pour permettre aux projets prioritaires d'aller de l'avant;
    b) définir le rôle des divers organismes dans la mise en oeuvre d'une telle entente, la coordination étant assurée par la ville de Mississauga;
    c) vérifier la conformité des plans avec les principes énoncés dans le présent rapport;
    d) envisager l'incorporation des résultats du plan approuvé du secteur riverain de Mississauga dans le plan officiel et les plans secondaires, avec le pouvoir de passer outre au zonage existant;
    e) donner à la Credit Valley Conservation Authority de plus grands pouvoirs de réglementation de l'aménagement dans le secteur riverain et dans les vallées, en fonction d'objectifs écologiques et récréatifs, ainsi que de lutte contre les crues et l'érosion;
    f) prévoir la cession à la ville de Mississauga des terrains riverains d'Ontario Hydro à l'embouchure du ruisseau Joshua;
    g) définir le tracé préféré et le tracé provisoire du sentier riverain, et exiger qu'Ontario Hydro et l'organisme provincial responsable des installations d'eau et d'égout négocient l'aménagement de sentiers et de pistes cyclables sur leurs terrains;
    h) formuler des stratégies de préservation ou de création de couloirs de verdure le long de la rivière Credit et du ruisseau Etobicoke, et de mise en valeur d'autres habitats de faune et de poissons existants ou potentiels le long du littoral;
    i) mettre en place les mécanismes nécessaires au réaménagement du port de Port Credit, de préférence la cession des terrains fédéraux à la ville de Mississauga ou d'autres moyens valables;
    j) prévoir la cession, par la Société canadienne des postes, des terrains des Arsenaux canadiens à un office de protection compétent, en échange d'autres terrains, pour qu'ils puissent être incorporés au parc Marie Curtis.

3. La ville d'Etobicoke

D'importants choix devront être faits à propos de l'avenir du secteur riverain de la ville d'Etobicoke. La partie sud d'Etobicoke passe, aux yeux de certains, pour le secteur de la région du Grand Toronto qui est appelé à connaître le plus de changements au cours des dix prochaines années. Depuis quelque temps, le secteur riverain, qui, dans l'ensemble, s'étend au sud des voies du CN, est en butte à de fortes pressions qui s'intensifient et commencent à converger. Parmi les questions à régler, citons la forte densité de la construction au bord du lac, l'accès public, la désindustrialisation et l'aménagement à forte densité

conséquent, la qualité de l'eau, le remblayage, et la capacité de l'infrastructure des transports et des services communautaires.

Dans une large mesure, le secteur riverain d'Etobicoke est un microcosme des questions, des problèmes et des débouchés qui caractérisent l'ensemble du secteur riverain de la région du Grand Toronto.

Les changements d'attitude, notamment une plus grande prise de conscience des problèmes environnementaux et les préoccupations quant à la qualité de la vie dans un milieu fortement urbanisé, semblent avoir pris les décideurs par surprise. Ce n'est pas que la ville n'ait pas formulé de plan, mais plutôt que les plans qu'elle a dressés et ceux qu'elle envisage ne reposent peut-être pas sur une conception globale et intégrée. La ville n'a pas encore vraiment répondu aux préoccupations du public à propos de la barrière que les constructions à forte densité forment au bord du lac, à propos de l'accès au secteur riverain ou à propos des effets cumulatifs des travaux de remblayage. Au contraire, les édiles se sont montrés empressés à approuver les demandes des promoteurs et à autoriser des constructions à forte densité, parce que le secteur riverain leur semblait stagner et avoir besoin d'être revitalisé.

Entre 1981 et 1986, le secteur riverain d'Etobicoke a connu très peu de nouvelles constructions et sa population a peu changé : 40 000 résidents environ. Par contre, en 1987, 1988 et 1989, près de 1 500 unités résidentielles ont été mises en chantier, et près de 90 pour cent de ces unités étaient des logements de luxe en copropriété, en bordure du lac. Les inquiétudes qu'ont suscitées au public la privatisation du secteur riverain et l'effet de barrière des grands immeubles ont galvanisé l'opposition aux grands projets de réaménagement.

L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

Dans l'ensemble, l'aménagement du secteur riverain d'Etobicoke a été mu par les demandes individuelles des promoteurs et par des plans secondaires de portée étroite et visant des zones limitées. On peut dire en fait que ce genre d'aménagement s'est contenté de réagir aux demandes des promoteurs et de se laisser mener par elles, au lieu de favoriser la consultation du public et de s'inspirer des valeurs et des objectifs du public. Etobicoke a vu dans le secteur riverain, non pas une partie intégrante de la ville, mais plutôt une sorte d'annexe. Au lieu d'être perçus comme le contexte naturel dans lequel doit s'inscrire une planification globale, le secteur riverain et les vallées ont été traités le plus souvent comme des obstacles au progrès qu'il faut modifier, ajuster et surmonter.

Dans son plan officiel actuel et dans la mise à jour proposée de ce plan, Etobicoke ne considère pas le secteur riverain comme une zone exigeant une stratégie d'urbanisme spéciale. Le secteur riverain et les zones voisines sont visés par la même stratégie générale d'urbanisme que le reste de la ville. La seule exception est la partie de la mise à jour du plan officiel qui traite de la protection de

Il n'est pas un arpent de terre au monde qui ne soit aimé de quelqu'un.

Stefansson, V. c. 1930 (Attributed).

Entreposage du sel dans le port de Toronto, MT 51

l'environnement et des contraintes d'aménagement. Toutefois, même cette partie n'offre que des préceptes stratégiques limités quant aux aspects environnementaux du secteur riverain.

Les plans secondaires reposent normalement sur les politiques et stratégies énoncées dans les plans officiels. Toutefois, en l'absence d'une stratégie d'urbanisme claire pour l'ensemble du secteur riverain d'Etobicoke, les plans secondaires et leur application à des zones individuelles ne sont basés sur aucun but stratégique ou objectif public. Ce manque d'orientation claire est d'autant plus troublant que de très fortes densités ont été autorisées ou sont proposées pour de grandes parties du secteur riverain d'Etobicoke. Le plan secondaire du secteur de motels est peut-être l'exemple le plus flagrant de cette attitude réflective.

LE PLAN SECONDAIRE DU SECTEUR DE MOTELS

Le plan secondaire du secteur de motels (approuvé par le conseil municipal d'Etobicoke en février 1988 et révisé en mai 1990) est le seul plan secondaire que le conseil ait approuvé pour une partie quelconque du secteur riverain d'Etobicoke. Après avoir reçu trois importantes demandes d'aménagement, les autorités ont commencé à dresser un plan secondaire pour la zone située à l'ouest de l'avenue Islington, mais ce plan se concentre sur les terrains visés par les demandes et non sur le secteur riverain. (Une étude de la zone de Mimico a été terminée en 1983, mais le conseil n'a pas encore fini de l'examiner.)

Le plan secondaire du secteur de motels repose sur une décision prise en 1977 par le cabinet provincial à propos du groupement parcellaire des 16,2 hectares (40 acres) des terrains S.B. McLaughlin. Cette décision prévoit la construction de 2 700 unités de logement sur ces 16,2 hectares (40 acres), ce qui correspond à une densité brute de 167 unités à l'hectare (68 unités à l'acre). En fait, une densité a été affectée aux terrains existants (13,2 hectares ou 32,5 acres) et aux terrains que l'on envisage de gagner sur le lac (3 hectares ou 7,5 acres). Toutefois, la densité affectée aux terrains actuels est, à toutes fins pratiques, la seule qui vaille, car l'aménagement

des autres terrains dépend d'une multitude d'approbations qui échappent au contrôle des promoteurs et de la municipalité.

Toutefois, le plan secondaire proposé et approuvé par le Conseil en 1988 va plus loin que la décision de 1977 du Cabinet, car il prévoit le transfert, aux terrains existants, de la densité affectée aux terrains à gagner sur le lac. Cela veut dire que la construction peut atteindre une densité supérieure de 35 pour cent à ce qui aurait été permis sans ce transfert. La densité nette sur les terrains aménageables (à l'exception des plans d'eau, d'une école et des parcs) est donc de 316 unités à l'hectare (128 unités à l'acre), c'est-à-dire plus ou moins la même que celle des immeubles voisins de Palace Pier, qui comprennent 45 étages.

Les densités résidentielles étant très élevées, le conseil a jugé qu'il fallait autoriser des densités encore plus fortes pour encourager les aménagements commerciaux et diversifiés. Le plan le permettait en prévoyant une densité nette maximale de 3,5 fois la superficie de la parcelle pour les aménagements résidentiels, mais de 4 fois la superficie de la parcelle (près de 15 pour cent de plus) pour les aménagements commerciaux et diversifiés. Toutes les zones visées par le plan ont alors été désignées pour un aménagement commercial ou diversifié, à cette densité maximale supérieure.

Malgré la valeur déjà élevée de ces densités, les promoteurs pouvaient, dans certains cas, se faire attribuer une densité encore plus forte, et les unités pour personnes du troisième âge, quelles qu'en fussent les dimensions, ne comptaient que pour un tiers des unités normales.

La plan secondaire du secteur de motels a été révisé en mai 1990, en partie sous l'influence des résultats d'un plan directeur de gestion de l'environnement et d'aménagements publics formulé par la province pour ce secteur (et que nous examinerons plus en détail plus loin). Toutefois, avant de réviser le plan secondaire, le conseil d'Etobicoke a donné son approbation provisoire à trois demandes d'aménagement dans le secteur de motels, dont la plus récente remonte au 30 avril 1990 et prévoit une densité nette de 4,8 fois la superficie de la parcelle. Les trois demandes approuvées en question visent 6,1 hectares (15 acres), soit 30 pour cent du secteur et prévoient plus de 1 200 unités et des immeubles de 26 à 29 étages. Ces demandes portent à 2 666 unités, soit 34 de moins que le maximum prévu, le nombre total d'unités que l'on s'est « engagé » de construire dans le secteur de motels.

Le nouveau plan secondaire n'exige plus le groupement parcellaire des 16,2 hectares (40 acres) des terrains McLaughlin pour que les 2 700 unités puissent être construites. Le conseil a justifié ce changement par une simple étude de la capacité routière, mais, apparemment, sans analyser les effets de toutes les demandes d'aménagement à l'extérieur de cette zone et sans considérer le caractère particulier du secteur riverain.

Dans la nouvelle version du plan, la largeur de la bande de terrain riverain que l'on propose de réserver aux aménagements publics, au lieu d'être d'un minimum de 15 mètres (50 pieds), est maintenant de 50 à 80 mètres (160 à 260 pieds), mais la différence doit en grande partie être gagnée sur le lac. De plus, le nouveau plan permet l'aménagement par étapes de cette zone publique riveraine, ce qui est précisément la stratégie adoptée par la Harbourfront Corporation pour la création des parcs et des espaces libres.

Le plan révisé permet par ailleurs d'envisager de consacrer une moins grande superficie aux parcs, de construire sur d'autres terrains les logements de prix abordable que prévoient les plans d'urbanisme, et de ne réserver des terrains à une école que si le type d'aménagement et d'occupants le justifie. L'effet global de ces changements est de maximiser la masse des immeubles, de favoriser les résidents sans enfants (ce qui réduit la nécessité d'une école) et de concentrer la construction résidentielle sur une petite superficie de terrain.

La Commission estime que les hauteurs et densités retenues pour le secteur de motels sont trop élevées vu qu'il s'agit du secteur riverain. À son avis, les aménagements de Palace Pier à l'est ou ceux de Marina Del Ray/ Grand Harbour à l'ouest ne sont pas de bons modèles à suivre pour le secteur de motels. L'aménagement proposé de ce secteur ne cadre pas avec les valeurs publiques, la stratégie axée sur l'écosystème ou les principes énoncés dans le présent rapport. Le besoin d'accès visuel et physique au secteur riverain et la nécessité d'en assurer l'utilisation publique exigent que le plan soit modifié.

La Commission des affaires municipales de l'Ontario doit tenir, à partir du 19 novembre 1990, une série d'audiences sur le plan secondaire du secteur de motels. Ces audiences porteront en partie sur le plan directeur de gestion de l'environnement pour le secteur de motels.

Le plan directeur de gestion de l'environnement

Les réserves qu'a le public à propos de la densité de construction proposée dans le secteur de motels et à propos des travaux de remblayage envisagés ont donné lieu à une demande de désignation, aux termes de la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*, de la zone visée par le plan secondaire du secteur de motels. La question a d'abord été portée devant le Comité consultatif de l'évaluation de l'environnement de l'Ontario, qui a recommandé que les terrains privés du secteur de motels ne soient pas assujettis à la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*, mais que le littoral et le réaménagement de la zone riveraine le soient. Le Comité a en outre recommandé à la province de jouer un rôle actif de coordination, afin de veiller à ce que l'on tienne pleinement compte des effets cumulatifs sur l'environnement et l'aménagement.

En fin de compte, il fut décidé de n'assujettir aucune partie du réaménagement à la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*, mais de déclarer un intérêt provincial dans le secteur de motels et de dresser un plan directeur de gestion de l'environnement et des aménagements publics dans le contexte de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. On visait par là à concilier les considérations environnementales et les objectifs d'aménagement.

L'une des principales questions qui entrent en jeu dans l'aménagement du secteur de motels est la qualité de l'eau et la contamination des sédiments. Le secteur se situe sur la rive ouest de la Humber, entre la Humber et le ruisseau Mimico. L'ensemble de la baie a été désigné secteur préoccupant par la Commission mixte internationale en raison de la contamination des sédiments aquatiques, de la présence de métaux et de composés organiques dans l'eau et le biote, et des fortes concentrations de substances nutritives et de bactéries. La qualité de l'eau laisse généralement à désirer en raison de la pollution provenant de la Humber, du ruisseau Mimico et de la station d'épuration Humber.

Vu sa configuration, la baie ne subit pas l'influence des courants du lac et constitue en quelque sorte un « piège bathymétrique » où s'accumulent et restent relativement peu perturbés les sédiments qui y sont déchargés. Une zone de sédiments, que le ministère de l'Environnement considère « fortement contaminée », s'étend dans la baie sur une distance de trois kilomètres, au sud du secteur de motels.

Aux audiences de la Commission sur l'environnement et la santé, en mai 1990, un intervenant a déclaré qu'on ne savait pas comment réagir au plan directeur de gestion de l'environnement visant le secteur de motels quand il a été proposé, vu que c'était le premier en son genre. Le plan, terminé en septembre 1989, a inspiré les modifications du plan secondaire du secteur de motels.

Aux audiences de la Commission, les intervenants ont parlé des lacunes du plan directeur, notamment des suivantes :

~ L'étude ayant été réalisée dans de brefs délais (trois mois), le public n'a pas vraiment eu le temps de donner son avis.

Plages et promontoires, à l'est de Port Darlington Harbour

- Comme on ne leur avait pas demandé d'examiner la question de la densité et de l'occupation des terrains dans le secteur de motels, les experts-conseils ont surtout fait porter leur étude sur l'aménagement du bord du lac.
- Les données recueillies n'ont rien ajouté à ce que l'on savait déjà des effets sur l'environnement et des autres problèmes visant le secteur.
- La première importante recommandation formulée par les experts-conseils fut de construire un déflecteur pour réduire la remise en suspension des sédiments contaminés et écarter la pollution de la station d'épuration de Humber. Toutefois, ils n'ont pas étudié ce qu'il convenait de faire des sédiments contaminés et n'ont pas indiqué vers quelle zone seraient dirigés les polluants provenant de la station d'épuration.

Un intervenant a cité ces exemples pour illustrer les difficultés d'aborder les problèmes environnementaux dans le contexte de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, faisant observer que « cette loi ne prévoit aucun processus défini et n'exige pas l'examen d'autres options, qu'il s'agisse des projets, des solutions ou des recommandations ».

- La deuxième importante recommandation des experts-conseils était de créer des marécages pour filtrer les eaux pluviales provenant du secteur de motels. À une audience de la Commission sur l'environnement, un intervenant a posé la question suivante :

> Quels effets le remblayage qu'exigera la création du marécage aura-t-il sur les sédiments contaminés qui, comme on le sait, se trouvent aujourd'hui dans la baie?
>
> Si la création de 6,5 hectares (16 acres) de terres humides échoue ou si ces terres humides ne remplissent pas la fonction qu'on leur destine, et qu'on ait construit tous les gratte-ciel dans le secteur de motels sans prévoir d'autre solution d'écoulement des eaux pluviales qui soit compatible avec la protection de l'environnement, qu'allons-nous faire alors?

- Vu que les questions environnementales soulevées par le secteur de motels seront examinées en vertu de la *Loi sur*

l'aménagement du territoire et finiront par être étudiées par la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO), les intervenants potentiels ne peuvent obtenir l'aide financière à laquelle ils auraient eu droit si l'affaire avait été traitée en vertu de la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*.

Ces critiques font ressortir les lacunes du processus utilisé pour le plan directeur de gestion de l'environnement. Toutefois, ce processus n'a commencé qu'après la formulation initiale du plan secondaire du secteur de motels. De plus, il reste encore à voir à quoi aboutira l'audience de la CAMO et ce qu'il ressortira de tout examen, par le Cabinet, de la décision que prendra la CAMO.

Toutefois, notamment quand on pense à ce qui s'est passé au cours de l'année écoulée, tout semble indiquer qu'il faudrait mettre en place un processus qui concilie les considérations environnementales et les objectifs d'aménagement. En outre, la province devrait régler dans les meilleurs délais la question du financement des intervenants.

Les inquiétudes exprimées par les personnes qui ont comparu devant la Commission ne font que confirmer ce que celle-ci a recommandé dans son rapport provisoire de 1989 (pages 195 à 201) : il faut modifier la *Loi sur l'aménagement du territoire* pour pouvoir mieux définir et aborder les problèmes environnementaux dans le cadre du processus d'aménagement.

Le ministre de l'Environnement a déclaré que le déflecteur proposé fera l'objet d'une évaluation environnementale séparée. Ce déflecteur exigera 5,1 hectares (12,6 acres) de remblayage. Les autres terrains qui seront gagnés sur le lac seront une bande de 3,7 hectares (9,1 acres), qui servira au nivellement du littoral et à des aménagements publics, et les 6,5 hectares (16 acres) nécessaires à la création de marécages et à la gestion des eaux pluviales.

En fait, les travaux de remblayage que propose le plan directeur de gestion de l'environnement sont considérés indépendamment. Le nivellement du littoral peut être valable s'il favorise la dispersion des polluants le long du rivage, mais le déflecteur risque d'avoir l'effet inverse et de créer une baie dont les eaux seront relativement stagnantes. Il n'est peut-être pas surprenant de voir que ce déflecteur, bien que destiné à faire l'objet d'une évaluation environnementale séparée, est compris dans le nouveau plan secondaire du corridor des motels. Bien qu'il ait contribué à une meilleure définition de la nature des aménagements publics dans le secteur de motels, le plan directeur de gestion de l'environnement n'aborde pas de façon intégrée les inquiétudes concernant le remblayage ou d'autres questions environnementales dans la zone visée par le plan secondaire et ne constitue pas une réponse valable aux critiques formulées à propos de la conception et de la densité des travaux d'urbanisme.

LA DÉSINDUSTRIALISATION ET L'URBANISATION À FORTE DENSITÉ

La désindustrialisation est devenue une importante question dans le contexte, plus vaste, du secteur riverain et de son arrière-pays. Entre 1983 et 1989, le nombre d'emplois industriels dans le secteur riverain d'Etobicoke a chuté de 32 pour cent : 2 234 emplois à temps plein ont été perdus et 65 emplois à temps partiel ont été créés. Ce déclin a été encore plus intense entre 1985 et 1989 alors que l'emploi industriel a atteint un point culminant. En 1985, le secteur riverain d'Etobicoke comptait 7 405 emplois industriels : 7 332 emplois à temps plein et 73 emplois à temps partiel. En 1989, par contre, il n'y avait plus que 4 691 emplois : 4 592 à temps plein et 99 à temps partiel, soit un déclin total de 37 pour cent entre 1985 et 1989.

Si l'on considère toutes les catégories d'emploi, le secteur riverain d'Etobicoke a gagné en tout 196 emplois entre 1983 et 1989, ce qui représente une croissance de deux pour cent environ. Toutefois, cette croissance est le résultat net d'une perte de 652 emplois

à temps plein (soit une perte de six pour cent) et d'un gain de 848 emplois à temps partiel (soit une augmentation de 98 pour cent). Autrement dit, la lourde perte d'emplois industriels à temps plein et bien rémunérés a été compensée par une croissance de l'emploi dans le secteur tertiaire (surtout des emplois de bureau et institutionnels), où la plus forte augmentation a été celle des emplois à temps partiel.

Goodyear Tire, Pittsburgh Paints, Arrowhead Metals, Neptune Meters et un grand nombre d'usines plus petites comptent parmi les industries du secteur riverain qui ont fermé leurs portes ou sont sur le point de le faire. Un peu plus au nord, c'est le cas de McGuinness Distillers, Federal Nut and Bolt, Sunbeam Corporation et Noxzema.

La municipalité a déjà approuvé la modification du zonage du terrain de Goodyear (8,1 hectares ou 20 acres), qui est maintenant résidentiel. L'aménagement du terrain de McGuinness (6,2 hectares ou 15,4 acres) et des terrains de Long Branch Village (11,7 hectares ou 28,8 acres) est à l'étude. Il est probable que le rezonage de ces terrains industriels incitera les entreprises restantes à quitter le secteur riverain, parce que le zonage résidentiel à forte densité entraîne une forte plus-value des terrains. Il se peut donc que la municipalité ait, peut-être sans trop le vouloir, préparé la voie à une désindustrialisation encore plus forte.

Le rezonage de ces trois terrains industriels porte sur 26 hectares (64,2 acres), des demandes de construction de 7 134 unités de logement et une densité résidentielle brute de 274 unités à l'hectare (109 unités à l'acre). En outre, il prévoit plus de 116 100 mètres carrés (1 250 000 pieds carrés) qui seront surtout utilisés pour des bureaux et des magasins, ainsi que des hauteurs maximales de 35, 28 et 15 étages. Il est proposé que la densité nette des différentes zones varie entre 4,2 et 5,1 fois la superficie de la parcelle, soit plus que les densités dans le secteur de motels.

À titre de comparaison, les densités nettes qui ont été approuvées ou demandées dépassent de loin les densités nettes de St. James Town, de St. Lawrence Neighbourhood et de Harbourfront, qui sont toutes de 3 fois la superficie de la parcelle.

Si l'on tient compte du secteur de motels et de toutes les demandes actuelles de construction dans le secteur riverain d'Etobicoke, il est question, en tout, de près de 12 000 unités de logement et de 251 000 mètres carrés (2 700 000 pieds carrés) d'espaces non résidentiels. D'autres demandes d'aménagement d'anciens terrains industriels au nord des lignes du CN devraient relever ce total. Selon une estimation, la croissance de la population dans la partie sud d'Etobicoke pourrait être de 25 000 à 37 000 habitants d'ici à 2006.

LES EFFETS CUMULATIFS

On s'inquiète de plus en plus des effets cumulatifs de l'urbanisation à Etobicoke. En avril 1990, sur la recommandation de son commissaire de l'aménagement, le conseil de la communauté urbaine de Toronto a demandé à la ville d'Etobicoke de préparer un rapport de synthèse sur le secteur riverain. Ce rapport devrait permettre d'évaluer, dans un contexte plus vaste, les conséquences générales des décisions prises à l'égard de terrains individuels. Le Toronto métropolitain a indiqué que les points qui l'intéressaient le plus dans le secteur riverain d'Etobicoke étaient les suivants :

- le logement à prix abordable;
- l'économie (c'est-à-dire la viabilité des terrains industriels);
- les services et l'infrastructure de la communauté urbaine de Toronto;
- la protection de l'environnement;
- l'accès du public au bord du lac.

À la même époque, le ministre des Affaires municipales et du Logement, l'honorable John Sweeney, s'est déclaré convaincu que la partie sud d'Etobicoke devait faire l'objet

d'une planification globale. Dans une lettre au maire d'Etobicoke, Bruce Sinclair, il a recommandé que :

> la ville entreprenne, avec le concours de la province et de la communauté urbaine de Toronto, une étude globale des conséquences générales du réaménagement de la partie sud d'Etobicoke. Cette étude devrait examiner quels effets financiers et autres cet aménagement aura sur l'infrastructure, ainsi que sur les équipements et services communautaires dans ce secteur... et ... il faudrait modifier le plan officiel pour y incorporer les recommandations découlant de cette étude.

Comme la partie d'Etobicoke qui s'étend au sud de la rue Bloor se désindustrialise rapidement, il est probable que ce sera la partie du Grand Toronto qui, au cours des prochaines années, fera l'objet des pressions de réaménagement les plus intenses. Tout changement de ces proportions crée des problèmes, mais ouvre aussi tout un champ de possibilités. L'adaptation au changement exigera une planification globale et la collaboration de la province, de la communauté urbaine de Toronto et d'Etobicoke. Le potentiel du secteur ne pourra se réaliser que si tous les paliers du gouvernement oeuvrent et planifient ensemble. Tant que cette collaboration n'est pas obtenue, il faut suspendre toute action et procéder à une planification stratégique détaillée.

Recommandations

43. La province devrait déclarer un intérêt provincial au secteur riverain d'Etobicoke et à son arrière-pays immédiat aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

44. La province, la communauté urbaine de Toronto et Etobicoke devraient examiner ensemble l'avenir du secteur riverain d'Etobicoke et de son arrière-pays immédiat. Cet examen devrait aboutir à la formulation d'un plan détaillé d'aménagement du secteur riverain d'Etobicoke et à l'intégration, dans le plan officiel, d'objectifs visant le secteur riverain. Cette planification devrait être coordonnée avec le nouveau plan que prépare la communauté urbaine de Toronto pour son secteur riverain. Au nombre des points qu'il faudra examiner et intégrer aux études d'aménagement d'Etobicoke, citons les suivants :
    a) la hauteur et la densité des immeubles;
    b) les principes directeurs d'urbanisme visant le secteur riverain;
    c) le logement à prix abordable;
    d) la désindustrialisation;
    e) la prestation des services communautaires et des services de transport, et la mise en place de l'infrastructure nécessaire;
    f) la protection de l'environnement;
    g) les accès publics et les espaces libres publics;
    h) la participation complète du public sous une forme appropriée;
    i) les plans secondaires visant le secteur riverain et les modifications de ces plans;
    j) les études globales du secteur riverain recommandées par la communauté urbaine de Toronto.

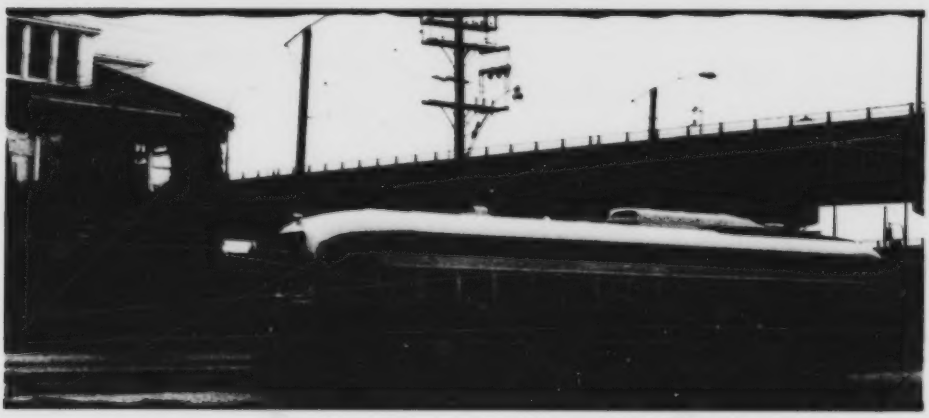
45. En vue de protéger l'intégrité de l'étude pendant sa réalisation, la province doit invoquer l'article applicable de la *Loi sur l'aménagement du territoire* pour suspendre tout aménagement dans le secteur riverain d'Etobicoke et son arrière-pays immédiat. Ce moratoire doit rester en vigueur jusqu'à ce qu'aient été adoptés un plan détaillé pour ce secteur riverain et un plan officiel mis à jour, qui soient conformes à la stratégie et aux principes axés sur l'écosystème énoncés dans le présent rapport.

4. Le secteur riverain central de Toronto

La section centrale du secteur riverain de Toronto, intégrée au centre ville dont elle est adjacente, est au coeur du plus grand moteur financier et économique du Canada. Elle comprend les terrains ferroviaires et Ataratiri, deux des plus gros projets de réaménagement urbain au Canada; d'importantes zones naturelles comme la flèche de la rue Leslie et Tommy Thompson Park; et d'importants points touristiques, culturels et récréatifs comme Exhibition Place, Ontario Place, Fort York, les îles de Toronto, Harbourfront, la tour du CN et SkyDome. Son infrastructure des transports comprend la gare Union, le corridor ferroviaire, le réseau artériel Gardiner/Lake Shore, le port de Toronto et le Toronto Island Airport, ainsi que des réseaux de métro, d'autobus et de train. On y trouve également d'importantes installations commerciales et industrielles, des centrales et des stations d'épuration des eaux usées.

L'ensemble de ce secteur évolue rapidement : l'East Bayfront, le secteur industriel portuaire, les terrains ferroviaires, le terrain de courses Greenwood, le Harbourfront, Exhibition Place et les terrains de Postes Canada au 40 rue Bay sont tous en voie de transformation. De grandes parcelles privées, comme celles de Molson, de Dylex et de Loblaws, vont être réaménagées. La ville et le Toronto métropolitain modifient et mettent à jour leurs plans pour ce secteur, et l'Office of the Greater Toronto Area examine de nouvelles stratégies d'urbanisme.

En même temps, le secteur riverain est également la partie de la région dont l'environnement est le plus agressé. Tout cela veut dire qu'on ne saurait choisir un meilleur moment pour aborder ce dossier dans le contexte de l'écosystème et appliquer des principes axés sur l'écosystème. On pourrait proposer des Ententes de collaboration visant le secteur riverain central, mais il y a beaucoup de travail à faire avant.



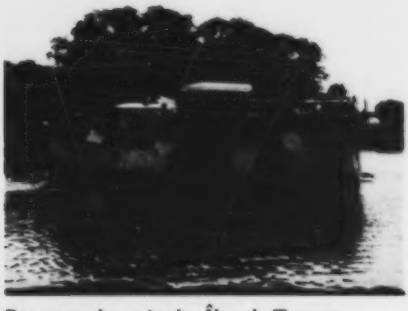
Inauguration du Harbourfront LRT, en juin 1990

LES ACCÈS ET LES TRANSPORTS DANS LA SECTION CENTRALE DU SECTEUR RIVERAIN

La section centrale du secteur riverain est influencée par l'axe Gardiner/Lake Shore, plus que par tout autre facteur. Les décisions qui seront prises à propos de cet axe détermineront si les résidents du Grand Toronto auront un excellent secteur riverain ou non : le secteur riverain sera intégré au centre ville de Toronto ou en restera essentiellement séparé.

Les choix qui seront faits à propos de l'axe Gardiner/Lake Shore auront une influence profonde sur la configuration, l'étendue et le potentiel du district financier, d'Exhibition place, d'Ontario Place, de Fort York, du Harbourfront, des terrains ferroviaires, d'Ataratiri, d'East Bayfront, du secteur industriel portuaire et de South Riverdale.

Fin d'un quart de travail dans le port de Toronto



Promenade estivale, Îles de Toronto

Pris ensemble, le tronçon surélevé de l'autoroute Gardiner, le boulevard Lake Shore qui passe dessous et les lignes ferroviaires qui le longent constituent une barrière physique, visuelle et psychologique à l'accès au secteur riverain. En plus d'être une source constante de bruit et de pollution atmosphérique, ce corridor de transport représente un milieu hostile et sale pour les milliers de résidents qui passent dessous à pied chaque jour, et un obstacle aux milliers d'autres qui s'aventurent à le traverser ou à le contourner. Le Gardiner/Lake Shore n'est pas seulement une route: c'est une structure. Ce corridor, dont la raison d'être est de nous mener ailleurs, restreint les possibilités d'aménagement et limite nos options.

Aux audiences publiques, de nombreux intervenants ont présenté à la Commission des suggestions sur l'avenir de la partie surélevée de l'autoroute. Ces suggestions, dont les détails peuvent être obtenus auprès de la Commission, forment trois options :

- Laisser l'ouvrage en place, mais en réduire l'effet de barrière en plantant des arbres et en améliorant l'éclairage, l'esthétique et la décoration urbaine.
- Le démanteler et, pour compenser, augmenter la capacité des artères et améliorer les services de transports en commun.
- Construire un tunnel autoroutier sous le boulevard Lake Shore ou parallèlement

à ce dernier ou encore le long du littoral existant, avant de démanteler l'autoroute surélevée.

En plus des audiences publiques où ces propositions ont été formulées, la Commission a organisé une série de rencontres et de discussions avec un certain nombre de groupes, de particuliers et de parties intéressées pour recueillir d'autres opinions et suggestions à propos de l'axe Gardiner/Lake Shore. Enfin, elle a, en juin, réuni une trentaine de représentants d'organismes publics et d'organismes spécialisés, ainsi que des experts du secteur privé, dont des ingénieurs, des planificateurs et des architectes.

Toutes ces consultations ont porté la Commission à conclure que la partie surélevée de l'autoroute Gardiner-Lake Shore est incompatible avec les objectifs fondamentaux de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire dans la section centrale du secteur riverain. Avec le programme d'entretien annuel actuellement en place, l'autoroute devrait durer encore une vingtaine d'années. À la fin de cette période, on aura alors l'occasion et de bonnes raisons de démanteler l'autoroute surélevée.

La Commission, dans l'ensemble, penche pour la deuxième des options susmentionnées et pense qu'on pourrait procéder par étapes en mettant en place un programme où seraient intégrés les plans de démantèlement de l'autoroute et les plans d'amélioration des services de transport. Ce programme prévoirait l'amélioration des transports en commun, de la voirie, des trottoirs et des pistes cyclables du secteur. Il pourrait également comprendre un grand nombre des autres améliorations recommandées par le Gardiner/Lake Shore Task Force dans la *Lower Yonge Street Study*. Ce groupe de travail a recommandé nombre d'autres améliorations de l'occupation des terrains et de la voirie qui pourraient être réalisées si la partie surélevée de l'autoroute Gardiner était démantelée et si le tracé du boulevard Lake Shore était modifié.

Recommandations

46. Le tronçon surélevé de l'autoroute Gardiner-Lake Shore devrait être démantelé dans le cadre d'un programme échelonné sur les 20 prochaines années.

47. Il faudrait, par la même occasion, améliorer les transports en commun, le réseau routier, ainsi que les aménagements pour piétons et cyclistes. Ces plans d'amélioration des transports devraient :
    a) mettre l'accent sur les prolongements est et ouest de la ligne Harbourfront LRT, en les intégrant à d'autres lignes de la TTC et en les reliant à de nouvelles gares ou à des gares relocalisées sur la ligne Lake Shore de GO Transit;
    b) veiller à la mise en place et à l'entretien de meilleurs liens nord-sud pour piétons et cyclistes. Il faudrait donner la priorité à de nouvelles voies piétonnes et cyclables qui passeraient par dessus les lignes ferroviaires, aux places piétonnes et à une meilleure conception des carrefours et des passages pour piétons sur le boulevard Lake Shore et les autres routes connexes;
    c) comprendre la rénovation du Martin Goodman Trail, qui ferait partie intégrante du sentier riverain, en particulier dans la section centrale qui s'étend de la rue Cherry au chemin Stadium, y compris les sentiers qui passent sous les voies ferrées et sous le tronçon surélevé de l'autoroute Gardiner.

48. Le plan intégré de démantèlement du tronçon surélevé et d'aménagement de l'infrastructure des transports devrait être présenté à la ville, à la communauté urbaine de Toronto et à la province d'ici au 31 mai 1991. La Commission l'a inclus dans son plan de travail pour l'automne de 1990.

Là où elles croisent les grands axes nord-sud comme les rues York, Bay et Yonge, les voies ferroviaires constituent une importante barrière entre la ville et le secteur riverain, tant sur le plan visuel que pour la circulation quotidienne des piétons. On peut faire beaucoup pour améliorer la situation en installant des cloisons vitrées entre le trottoir et la rue, en améliorant l'éclairage et, peut-être, en aménageant des magasins le long des trottoirs, là où ces derniers passent sous les voies ferrées.

La longueur du passage souterrain et son effet de barrière seront fortement réduits quand les voies ferrées seront rétrécies en préparation du réaménagement des terrains ferroviaires.

Les trottoirs et autres aménagements piétonniers pourraient être grandement améliorés au sud des lignes ferroviaires, comme l'a proposé le Gardiner/Lake Shore Task Force, qui préconise de planter des arbres, d'élargir les trottoirs et d'améliorer les passages pour piétons afin de redonner au bas de la rue Yonge l'aspect d'une rue urbaine plutôt que celui d'une bretelle d'autoroute.

Une autre solution consisterait à construire une plate-forme au-dessus des voies ferrées dans la zone centrale, pour assurer l'accès piétonnier entre le centre ville et le secteur riverain, en conjonction avec une nouvelle place et un nouveau parc, qui offriraient des vues du port.

EXHIBITION PLACE, ONTARIO PLACE, FORT YORK, HMCS YORK ET LES TERRAINS ADJACENTS

Exhibition Place, Ontario Place, Fort York, HMCS York et les terrains adjacents couvrent en tout plus de 200 hectares (500 acres). Après les îles de Toronto, ils forment la plus grande étendue de terrains récréatifs publics dans tout le secteur riverain du Grand Toronto.

Il s'agit là d'une précieuse ressource qui, aujourd'hui, n'est que partiellement utilisée et ne profite que parfois à l'ensemble du public. Ces sites et les terrains adjacents ont atteint un point critique de leur histoire et il faudra prendre bientôt d'importantes décisions à leur égard. L'occasion se présente de profiter de leur emplacement extraordinaire pour mettre le secteur riverain à la portée de tous les Torontois et en faire un site unique en son genre qui servira de modèle au reste du monde.

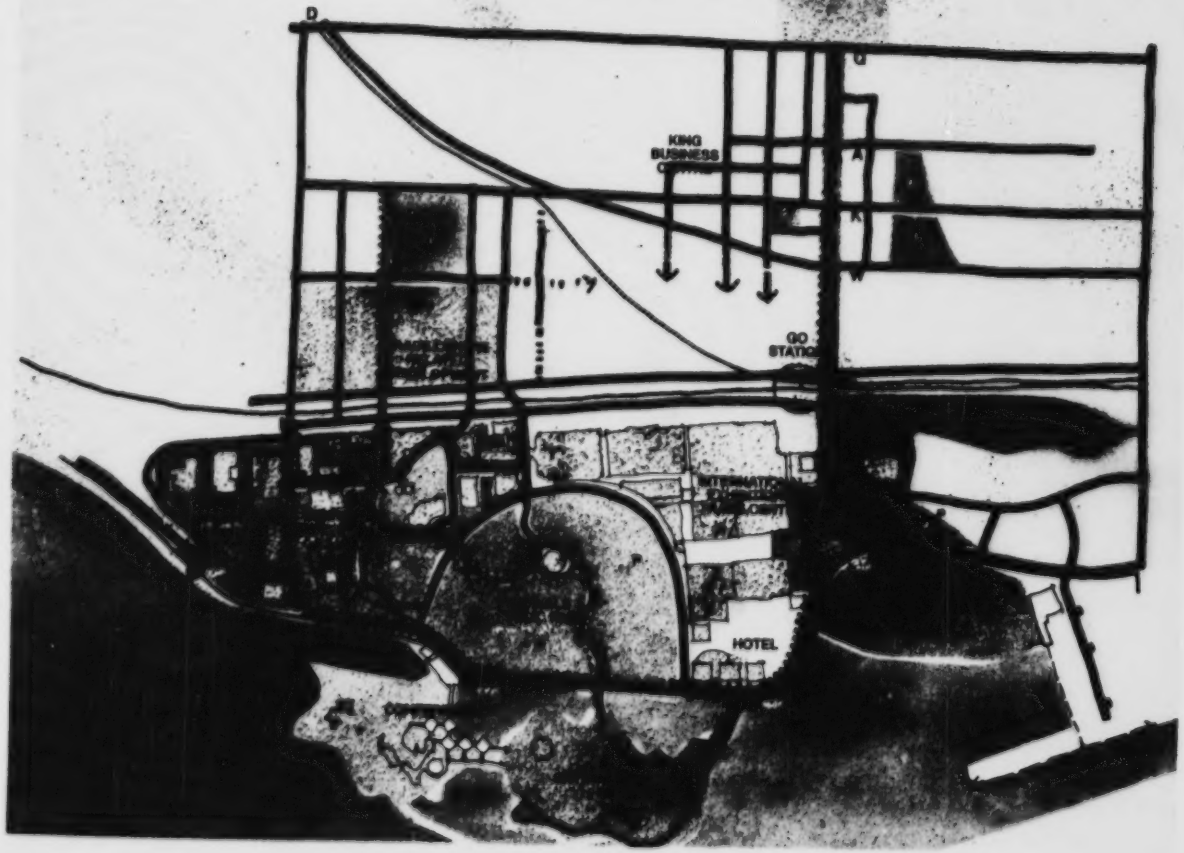
Cette partie du secteur riverain central comprend aussi de grands terrains privés que l'on envisage de consacrer à de nouvelles utilisations et qu'il faudrait englober dans tout plan général visant ce secteur.

Au fil des années, de nombreux groupes de travail et rapports ont proposé de nouveaux plans directeurs qui prévoient une utilisation plus productive d'Exhibition Place et éliminent le sentiment d'isolement et de gloire passée qui caractérise si souvent ces terrains. Ce genre de stratégie est d'autant plus utile aujourd'hui que le SkyDome a enlevé à Exhibition Place d'importantes manifestations sportives et d'importants divertissements. Tout en examinant l'avenir à long terme de ce site, la communauté urbaine de Toronto a rénové les installations à l'extrémité ouest d'Exhibition Place, dont le bâtiment Ontario Government et le Music building. Les espaces d'exposition, relativement restreints, sont utilisés au maximum de leur capacité et sont rentables. Toutefois, l'ensemble du site attend qu'on définisse plus clairement son avenir.

Ontario Place a aussi atteint un tournant décisif semblable, quoique moins évident. Ses terrains et ses bâtiments sont bien entretenus et d'importantes sommes ont été investies récemment dans l'amélioration de ses installations de divertissement. Toutefois, Ontario Place enregistre chaque année un déficit d'exploitation non négligeable. Il lui est difficile de concurrencer d'autres centres régionaux de divertissement, et il faudrait y investir de gros montants pour lui permettre de se trouver un créneau sur le marché des loisirs.

À quelques exceptions près, les terrains d'Ontario Place ne sont ouverts qu'en été, ce qui limite l'accès public à cette ressource

Utilisation conceptuelle
Exhibition Place/Ontario Place/Fort York



riveraine. Par ailleurs, Ontario Place s'adresse surtout à une clientèle limitée : principalement les jeunes et les propriétaires de bateau.

Fort York est l'un des principaux sites historiques de Toronto. Toutefois, il est visuellement et physiquement inaccessible : il est presque entièrement isolé par les réseaux de transport et écrasé par la section surélevée de l'autoroute Gardiner. L'imposant Fort York Armoury est rarement utilisé par le grand public et le terrain adjacent est occupé par de vieux camions militaires.

La Toronto Historical Board dresse un nouveau plan directeur pour résoudre ces problèmes. Il faudra, dans l'examen de nouvelles utilisations répondant aux besoins du public dans un contexte plus vaste, tenir compte de l'importance historique du fort, du rôle que ces terrains ont joué dans l'histoire du Canada et, en particulier, de leur importance pour les résidents de Toronto.

HMCS York, centre de formation de réservistes de la marine que le ministère de la Défense nationale loue à la ville de Toronto, occupe un emplacement riverain stratégique entre Harbourfront et la rue Stadium, à l'est, et le parc Coronation, à l'ouest. Malheureusement, le public n'a pas accès à ces terrains, bien qu'ils appartiennent à des intérêts publics, ce qui veut dire qu'un réseau continu de sentiers riverains publics ne pourrait longer le lac en ce point.

Il a été proposé de réaménager les terrains de Molson et les terrains adjacents, autrefois utilisés à des fins industrielles, ce qui pourrait offrir l'occasion de dégager les terrains de Fort York et de les relier à la ville et au secteur riverain. Par ailleurs, il serait possible de relier ces espaces ouverts à d'autres espaces plus au nord, peut-être même jusqu'au parc Trinity Bellwoods.

Avec ses vieux arbres, le parc Coronation est l'un des plus beaux parcs riverains de Toronto, mais il est peu utilisé parce qu'il est relativement inaccessible. Aucun sentier riverain ne le relie au reste du secteur riverain, en raison de la présence, à l'est et à l'ouest, de HMCS York et d'Ontario Place. Le boulevard Lake Shore rend difficile l'accès par le nord, et le parc est mal desservi par les transports en commun. Le parc Gore, qui pourrait servir d'important lien entre Coronation Place et Fort York, sert de parc de stationnement provisoire.

Bien que différents les uns des autres, tous ces sites connaissent les mêmes problèmes :

- ils sont isolés de la ville;
- ils sont mal desservis par les réseaux de transport en commun;
- le public en a une image confuse ou obscure;
- ils sont surtout utilisés en été;
- leur utilisation est limitée;
- leur exploitation exige un important financement public;
- ils ne produisent pas suffisamment de recettes pour couvrir les investissements nécessaires;
- il faudrait investir dans de nouveaux équipements;
- on ne sait pas trop quels pourraient être le rôle et la portée des investissements privés;
- la répartition des compétences est confuse et entraîne des conflits;
- il n'existe aucun plan directeur bien défini pour l'avenir à long terme du secteur.

Il existe des solutions à ces problèmes, mais elles ne pourront être mises en oeuvre si chaque administration agit de son côté, sans tenir compte des besoins et aspirations des autres. Il est manifeste que la collaboration s'impose.

La Commission royale a déjà commencé à formuler une stratégie de collaboration et est convaincue que les diverses autorités ont le désir de dresser, à l'égard de ces sites et de ces terrains, un plan global, intégré et à long terme qui reposerait sur les considérations suivantes :

- Il faut d'abord éliminer l'isolement dans lequel se trouve ce secteur par rapport

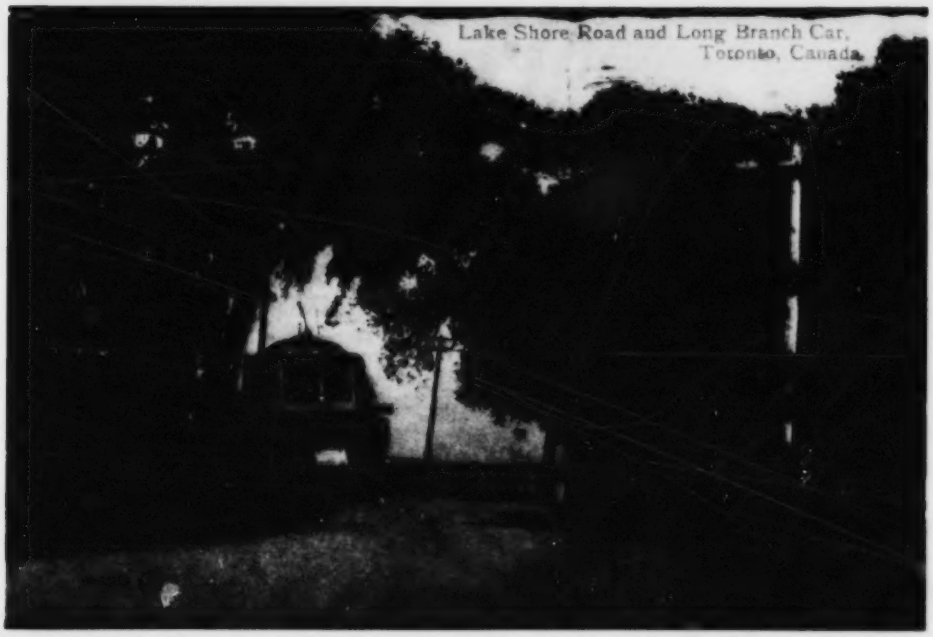
au reste de la ville. L'occasion se présente de relier le parc Coronation, le parc Gore et Fort York, jusqu'au parc Trinity Bellwoods et de profiter des changements qu'il est proposé d'apporter à l'infrastructure des transports pour relier à la ville cette importante partie du secteur riverain : élimination de la section surélevée de l'autoroute Gardiner, recouvrement du boulevard Lake Shore et prolongement de The Esplanade et du Queen's Quay vers l'ouest.

La ville de Toronto s'avance de plus en plus vers ces terrains, comme le montrent le centre commercial King, la rénovation des anciens bâtiments industriels au nord d'Exhibition Place et le réaménagement envisagé des terrains de Molson et des terrains adjacents. Un moyen de mettre fin à l'isolement de ce secteur consiste à le rendre plus accessible au public en y aménageant un réseau de grandes allées publiques qui, comme celui de Central Park à New York ou celui de Hyde Park à Londres, est ouvert à la circulation automobile pendant les heures creuses, mais reste fermé aux véhicules pendant les périodes où le parc est le plus utilisé par le public.

Il existe d'autres moyens de réduire l'isolement de ce secteur : prolonger le Queen's Quay jusqu'à Princes' Gate et le faire passer par Exhibition Place, le long du lac, au-dessus ou à côté du boulevard Lake Shore, qui serait alors couvert, et le relier à la rue Dufferin pour assurer l'accès au centre des terrains; ou encore aménager un réseau de rues en arc de cercle pour desservir le centre commercial proposé et l'extrémité ouest, et relier ce réseau à Parkdale, de l'autre côté des voies ferrées.

Pour répondre au besoin, que la Commission considère essentiel, de raccorder la ville au secteur riverain, on pourrait réaménager l'avenue Strachan pour en faire une belle rue reliant le nord de la ville au lac.

Mettre fin à l'isolement du secteur a aussi des conséquences sur les transports en commun. Dans le cas d'Exhibition Place, il faudra prolonger le LRT



Le chemin Lake Shore, Toronto, carte postale dans le style édouardien de 1900

jusqu'au site tout en le traversant, avec des arrêts aux endroits voulus. Il faudrait par ailleurs relocaliser la gare du réseau GO Transit pour qu'elle puisse desservir les lignes Lake Shore West et Georgetown/Milton, et assurer la liaison avec l'aéroport international Lester B. Pearson, ce qui serait fort avantageux pour les activités récréatives et commerciales dans le secteur.

Enfin, il faut reconnaître que les décisions qui seront prises à propos de la barrière que constitue le boulevard Lake Shore joueront un rôle critique dans l'intégration de ces terrains et dans l'utilisation optimale de cette partie du secteur riverain.

~ Deuxièmement, le plan directeur doit reposer sur la relocalisation et la modernisation des attractions d'Ontario Place et d'Exhibition Place. Les attractions offertes par ces deux centres diffèrent en type et en durée et sont organisées de façon très différente.

Le nouveau centre envisagé du commerce international et la possibilité d'un nouveau stade olympique obligeraient à moderniser et regrouper les attractions du CNE et à les relocaliser à l'extrémité sud du terrain, près d'Ontario Place. Ce regroupement rendrait cette zone plus active, plus attrayante et plus concurrentielle.

Les terrains pourraient aussi servir à une série de grands festivals, depuis le tout début du printemps jusqu'à la fermeture du CNE (qui resterait ouvert plus tard dans la saison), et comprendre les festivités de la Fête du Canada et le pique-nique CHIN. Il faudrait aussi examiner la possibilité d'un festival d'hiver.

~ Le troisième facteur à considérer est qu'il faut préserver le caractère de parc de ce secteur et permettre au public d'y avoir plus facilement accès. Au lieu d'être des parcs payants, les terrains d'Ontario Place et d'Exhibition Place pourraient faire l'objet d'un aménagement paysager et être ouverts au public toute l'année, comme les fameux jardins du Tivoli de Copenhague. S'il attire un plus grand nombre de visiteurs, ce secteur pourrait offrir des activités toute l'année et de meilleures garanties de rentabilité.

Le sentier riverain devrait traverser le secteur et être relié au Martin Goodman Trail, ainsi qu'à un réseau de pistes pour la marche, le jogging, le cyclisme et le ski de fond. L'utilisation des terrains pour les activités équestres devrait être plus compréhensive et plus publique dans le cadre de la plus grande priorité accordée aux sports commerciaux et récréatifs. Ce secteur se prête à des loisirs plus actifs, par opposition aux loisirs passifs comme l'observation des oiseaux, populaire à des endroits comme la flèche de la rue Leslie.

~ Quatrièmement, il faut respecter les principes de protection et de remise en état du patrimoine pour assurer une certaine continuité et préserver le sens de l'histoire. Il faudrait respecter, protéger et mettre en valeur des éléments qui, depuis des décennies, servent de points de repère historiques aux Torontois : Princes' Gates, Old Fort York, l'Automotive Building et le Music Building, ainsi que les arbres du parc Centennial.

Il est essentiel de trouver aux édifices publics d'Exhibition Place et d'Ontario Place des utilisations permanentes acceptables, si l'on désire qu'ils jouent un plus grand rôle dans la vie riveraine de la région. Les pavillons charmants de l'extrémité ouest d'Exhibition Place, qui s'harmonisent si bien avec les configurations modernes d'Ontario Place, ne pourront rester viables à long terme qu'en offrant des activités permanentes. On pourrait envisager d'y abriter un institut international, d'y regrouper des écrivains, des érudits ou des artistes résidents, d'en faire un centre d'échanges d'étudiants avec des pays du Tiers

Monde, un refuge pour les victimes de tortures ou d'oppression, ou d'y organiser toutes sortes d'autres activités éducatives, humanitaires et institutionnelles.

En fin de compte, ont pourrait regrouper ces projets dans un programme d'importance locale, nationale et peut-être même internationale, consacré à des buts éducationnels, artistiques et humanitaires, qui pourrait peut-être recevoir l'appui financier d'oeuvres de charité et de fondations.

Dans un contexte plus commercial, Ontario Place aurait tout à gagner d'étendre le champ de ses fonctions pour devenir un centre de réunion et de congrès plus actif.

~ Cinquièmement, la planification doit tenir compte de la nécessité d'ouvrir davantage de débouchés commerciaux dans le secteur. Le grand centre du commerce international, qu'on envisage de construire sur les terrains de stationnement qui se trouvent à l'extrémité est des Exhibition Grounds, offrirait de nouveaux débouchés de ce genre. Un tel centre moderne d'exposition est nécessaire si le Grand Toronto, la province de l'Ontario et le Canada désirent rester concurrentiels sur les marchés mondiaux. Dans d'autres pays, de tels centres procurent d'importants avantages à leur région : Le McCormick Center de Chicago, par exemple, produit chaque année près d'un milliard de dollars en revenus directs, tandis que le Javits Center de New York produit 3,4 milliards de dollars en revenus directs et indirects. En Europe, on estime que ces centres ont un effet multiplicateur régional de l'ordre de quatre à six. Entre autres avantages qu'il aurait à offrir, le centre proposé pour Toronto attirerait un plus grand nombre de visiteurs et pourrait, par effet de catalyse, animer d'autres parties du secteur riverain.

À mesure que se ferment les usines tombées en désuétude, le secteur pourrait, en outre, devenir un pôle d'attraction pour d'autres formes d'investissements privés qui, comme le centre commercial King, créeraient des emplois en modernisant et en convertissant les anciens bâtiments industriels.

~ Sixièmement, il serait possible d'autoriser, sur les parcelles vacantes, la construction de nouveaux bâtiments cadrant avec l'échelle et le caractère du secteur et susceptibles de contribuer à animer le secteur sans en compromettre ses qualités fondamentales de parc. En conjonction avec le centre commercial et les utilisations institutionnelles déjà mentionnés, il serait possible d'aménager de nouveaux pavillons, hôtels et restaurants compatibles avec le cadre d'un parc.

Des hôtels ou des équipements de loisirs pourraient être construits sur les terrains de stationnement actuels d'Ontario Place, augmentant par là même l'attraction de cette zone. Les générations précédentes ont construit de magnifiques édifices dans les parcs, comme en témoignent Ontario Place et Exhibition Place. Nous sommes certains que les générations actuelles peuvent trouver des façons intéressantes et humaines d'exprimer leurs propres valeurs. Pour faire place à de nouvelles constructions, il faudrait démolir les moins attrayants des bâtiments des Exhibition Grounds, notamment les bâtiments Food Products, Better Living et, peut-être, le bâtiment Queen Elizabeth.

~ Septièmement, il faudrait intégrer Exhibition Place, Ontario Place et ces autres terrains au secteur riverain adjacent et aux quartiers plus au nord. Le plan directeur devrait garantir l'intégration de la zone réaménagée aux quartiers environnants, celui de Niagara par exemple, tout en protégeant ces quartiers contre les effets indésirables — circulation et bruit — d'un regain d'activité.

~ Enfin, le plan directeur sera influencé par l'issue de la candidature de Toronto pour les jeux olympiques de 1996. Un nouveau stade olympique constituerait une importante attraction et aurait des effets majeurs sur la section centrale du secteur riverain. S'il est bien conçu, il pourrait servir à relier les bâtiments du centre proposé du commerce international et pourrait même accueillir certaines de ses activités.

Toutefois, si un nouveau stade n'est pas construit, une option serait de démolir le stade actuel et d'aménager un nouveau parc par-dessus le boulevard Lake Shore, qui serait alors couvert, pour permettre l'intégration complète d'Exhibition Place et d'Ontario Place. Il faudrait en faire une zone de jardins et de plans d'eau, pour faire venir le lac jusqu'au centre des terrains et l'utiliser comme centre pour l'organisation des festivals mentionnés plus haut.

La tour du CN vue des îles de Toronto

Recommandations

49. Il faudrait dresser un plan directeur intégré pour Exhibition Place, Ontario Place, Fort York, HMCS York et les terrains adjacents, et centrer ce plan sur l'environnement, l'aménagement du territoire, les installations, les transports et les besoins d'investissements.

50. Ce plan devrait reposer sur les considérations exposées aux pages 129 à 133 ci-dessus.

51. Ce plan devrait être remis aux conseils de la communauté urbaine de Toronto et de la ville de Toronto, ainsi qu'à la province de l'Ontario le 31 mai 1991 au plus tard. La Commission royale a incorporé cette question à son plan de travail pour l'automne de 1990.

HARBOURFRONT

Au deuxième chapitre de son premier rapport provisoire, publié en août 1989, la Commission royale a formulé trois recommandations sur l'avenir de cette importante partie du secteur riverain de Toronto :

1. Que la Harbourfront Corporation soit convertie immédiatement en un nouvel organisme, la Harbourfront Foundation, qui sera mandatée pour continuer de fournir les nombreux et excellents programmes d'ordre culturel, récréatif et éducatif assurés par la Harbourfront, c'est-à-dire en général :
   a) planifier ses propres activités;
   b) fournir des installations et de l'appui aux autres organismes qui désirent se prévaloir de ses installations et compétences;
   c) financer les programmes d'autres organismes qui, de l'avis de son conseil

d'administration, sont dans l'intérêt public et sont compatibles avec un environnement riverain;

d) mettre un accent plus prononcé sur les programmes et activités maritimes et aquatiques;

e) refléter, maintenir et préserver le patrimoine riverain et maritime de Toronto;

f) donner des fonds à l'association lui permettant de maintenir le niveau de programmation actuellement fourni par la Harbourfront.

La Commission recommande également que le conseil d'administration et le personnel de la Harbourfront Corporation soient invités à faire partie du conseil d'administration et du personnel de la nouvelle association; que le Conseil soit augmenté pour inclure des représentants de la collectivité, des groupes d'utilisateurs et de l'administration municipale.

2. Les terrains et propriétés doivent être planifiés avec la ville conformément aux principes suivants :

a) Un minimum de 16 hectares (40 acres) de terrains doivent être immédiatement transférés à la ville et mis à sa disposition pour qu'elle y aménage des parcs, y compris une promenade riveraine continue au bord de l'eau.

b) Il faudra fournir un terrain (acceptable au conseil scolaire compétent) où pourra être construite une école communautaire desservant le secteur de Harbourfront et la région avoisinante, pour fins de transmission audit conseil scolaire.

c) Il faudra fournir des installations communautaires y compris un centre communautaire, une clinique, une bibliothèque, une garderie et une aire de jeu ainsi qu'un endroit réservé au culte.

d) La Harbourfront Corporation devra achever de remplir ses engagements en ce qui concerne le logement subventionné.

e) Des terrains et propriétés suffisants devront être alloués pour appuyer le mandat de la Harbourfront Foundation au chapitre des programmes conformément à la recommandation 1 ci-dessus, et des installations supplémentaires devront être fournies pour les programmes, telles que :

i) Un centre nautique ayant suffisamment d'espace pour loger en permanence les clubs et les écoles de voile utilisant actuellement des installations de fortune à Harbourfront;

ii) les silos de Canada Malting, qui seraient préservés et peut-être éventuellement convertis en musée.

f) Dans son examen du plan d'urbanisme pour le secteur central, la ville devra songer à poursuivre la planification et l'aménagement des terrains de Harbourfront, et notamment à construire des liens avec des régions adjacentes comme le parc Coronation, Molson, Dylex, Loblaws, le SkyDome, les terrains ferroviaires, le district financier, et les secteurs de Central et East Bayfront.

g) Toute construction devra cesser au sud de Queen's Quay West, à l'exception possible de petits bâtiments que la ville considère comme étant dans l'intérêt public.

h) Un plan de conception urbaine devra faire partie intégrante des modifications du Plan officiel de la Harbourfront. Ce plan devra tenir compte, entre autres, des suggestions formulées par Gary Hack dans son rapport au ministre des Travaux publics relativement au besoin de cohérence visuelle; des propositions présentées par George Baird au nom du Comité de conception de la Harbourfront concernant le besoin d'une architecture spéciale convenant à un emplacement riverain et d'un traitement particulier pour le secteur de Queen's Quay West, ainsi que des principes énoncés par Eberhard Zeidler dans son rapport à

Jardins communautaires de la rue Leslie, dans le secteur industriel portuaire

la Commission où il était question de faire renaître le « romantisme qui est le principal attrait du havre, la fascination que la race humaine a toujours éprouvée envers l'eau ».

3. Le gouvernement fédéral devra travailler avec la ville, la Harbourfront Foundation et les autres organismes compétents pour apporter les changements découlant de ces recommandations. Les terrains, les propriétés et les intérêts résiduels maintenant gérés par la Harbourfront Corporation et ceux qui relèvent toujours de Travaux publics Canada devront être détenus et administrés par ce ministère à titre temporaire, jusqu'à ce que les ententes nécessaires avec la ville soient mises en oeuvre.

Au cours de l'année qui s'est écoulée depuis, d'importants progrès ont été réalisés dans la mise en oeuvre de chacune de ces recommandations.

Pour commencer, le gouvernement fédéral, dans un communiqué publié le 30 août 1989 par le président du Conseil du Trésor, a immédiatement réagi au rapport de la Commission royale en indiquant qu'il était dans l'ensemble d'accord avec les recommandations de la Commission visant le Harbourfront.

Le gouvernement s'est ensuite empressé d'examiner les moyens de mettre en oeuvre ces recommandations en constituant un comité et en chargeant des experts-conseils indépendants de faire l'évaluation des terres fédérales. Au printemps de 1990, la province a remis au gouvernement fédéral un rapport sur la façon de mettre en oeuvre les changements désirés. Les autorités fédérales

examinent actuellement ce rapport, parallèlement avec leurs propres idées sur la question. Peu après la réception du rapport, le gouvernement fédéral a chargé Darcy McKeough d'aider à mettre en oeuvre les changements. Enfin, le 31 mai 1990, le gouvernement a déposé un projet de loi (C-73) qui vise à permettre au ministre fédéral des Travaux publics de dissoudre la Harbourfront Corporation en tant que société de la Couronne.

La province de l'Ontario a montré qu'elle était disposée à protéger l'intérêt public dans le secteur riverain et qu'elle désirait coopérer avec les autorités fédérales et municipales, en rendant un décret ministériel de zonage des terrains du Harbourfront, le 13 décembre 1989, juste avant l'expiration d'un moratoire imposé par la ville. Le ministre compétent, l'honorable John Sweeney, a par ailleurs demandé à un groupe d'étude provincial d'examiner la question et de lui présenter un rapport avant le 31 mars 1990. Le 23 mars 1990, M. Sweeney a remis ce rapport au ministre des Travaux publics, l'honorable Elmer MacKay, et au ministre d'État à la Privatisation et aux Affaires réglementaires, l'honorable John McDermid.

La ville de Toronto s'est, elle aussi, montrée coopérative, attendant patiemment que les activités fédérales et provinciales atteignent un point où des discussions utiles pourraient avoir lieu entre les autorités fédérales, municipales, provinciales et régionales en vue de la résolution finale des problèmes restant encore à régler, et d'un accord sur un plan bien défini de mise en oeuvre des changements nécessaires.

Lors d'une réunion du conseil, en juin 1990, la ville a indiqué qu'elle appuyait dans l'ensemble les démarches faites par le gouvernement fédéral et celles proposées par la province, mais a ajouté qu'il restait, à son avis, un certain nombre de points à régler, dont la mise en place d'équipements communautaires.

À sa réunion de juin, le conseil d'administration de la Harbourfront Corporation a décidé, à l'unanimité, de modifier le statut de l'organisation et de faire converger le nouveau mandat principalement sur la formulation de programmes.

La mise en oeuvre de ses recommandations allant bon train, la Commission royale ne juge pas utile de formuler ici d'autres recommandations à propos du Harbourfront.

La Commission tient à féliciter les trois paliers du gouvernement : le gouvernement fédéral pour le rôle de premier plan qu'il a joué, et la province, la ville et le conseil d'administration de la Harbourfront Corporation pour la coopération et l'appui qu'ils ont offerts aux autorités fédérales au cours de l'année passée. Elle n'a aucun doute que la situation du Harbourfront sera réglée à la satisfaction de tous.

LES TERRAINS FERROVIAIRES

Une rétrospective

Les débats concernant l'avenir des terrains ferroviaires ne sont rien de nouveau : l'idée de se débarrasser des 80 hectares (200 acres) de voies ferrées qui séparent la ville du lac ne cesse de préoccuper planificateurs, architectes, promoteurs, résidents et politiciens depuis une trentaine d'années, et Toronto n'est pas la seule ville à avoir ce problème. Il est, toutefois, important de bien connaître l'histoire de ces terrains pour comprendre la situation actuelle et les options qui s'offrent pour l'avenir.

Le premier rapport de quelque importance sur ces terrains est rédigé en 1962 pour la City of Toronto Planning Board. Ce rapport, intitulé *The Core of the Central Waterfront*, propose de recouvrir d'une plate-forme le corridor ferroviaire et de construire une plus grande gare, idée reprise dans le Plan for Downtown Toronto, publié en 1963 et adopté par le conseil municipal en 1965. À l'époque, le CN et le CP construisent tous deux de nouvelles gares de triage dans la banlieue et, en 1968, les deux compagnies de chemins de fer publient une étude conjointe, *Metro Centre*, visant le réaménagement des 80 hectares (200 acres). Cette étude recommande

la relocalisation du corridor ferroviaire, la démolition de la gare Union et la construction d'une nouvelle gare intermodale comprenant d'importants aménagements commerciaux et résidentiels. C'est là le début du débat qui dure depuis une trentaine d'années.

Le passé

Les arguments présentés, aussi persuasifs qu'ils soient, ne font que poursuivre une controverse qui dure depuis bien longtemps. Après tout, Toronto est né au bord du lac, et le secteur riverain a toujours joué un rôle majeur et controversé dans la croissance de la ville. Après les premières années du régime militaire colonial, les intérêts public et privés ont dicté l'aménagement du secteur riverain.

La quasi-totalité de la partie centrale du secteur riverain, à partir de la rue Front, a été gagnée sur le lac grâce à d'importants travaux de remblayage qui ont commencé au tout début de la ville. Dans les années 1830, les réserves du public à propos de l'utilisation du secteur riverain et de l'accès à ce secteur incitent le conseil municipal à vouloir se rendre propriétaire des lots de grève situés au sud du littoral initial, pour y aménager une promenade publique d'une largeur de 30 mètres (100 pieds) et bordée d'arbres. Mais, en raison de disputes entre la municipalité et divers intérêts publics, la construction de l'esplanade — The Esplanade — ne commence que 20 ans plus tard. Toutefois, moins de deux ans après l'ouverture de The Esplanade, en 1854, la ville cède au Grand Tronc (prédécesseur du CN) les 12 mètres (40 pieds) le plus au sud de cette bande de terrain.

En 1855, une nouvelle gare est construite à l'intersection des rues Front et Bay. Au cours des 50 années suivantes, les travaux de remblayage effectués pour les secteurs ferroviaire, maritime et industriel se poursuivent de façon intermittente. Dans la partie sud de la ville, les nombreuses voies ferrées qui vont d'est en ouest croisent les rues York, Bay et Yonge à des passages à niveau dangereux et peu commodes. En 1892, un pont est construit au-dessus des voies ferrées à la hauteur de la rue York, pour permettre l'accès du secteur riverain aux piétons et aux véhicules, et minimiser enfin l'effet de barrière des lignes ferroviaires.

En 1904, la gare est détruite par les flammes dans le grand incendie de Toronto. Entre 1905 et 1924, le CP, le Grand Tronc, la ville, les Toronto Harbour Commissioners et le gouvernement fédéral cherchent, en vain, à s'entendre sur la conception et l'emplacement d'une nouvelle gare et sur la conception du corridor ferroviaire (le surélever ou le faire passer sous terre). Le Grand Tronc est partisan de faire passer les voies sur un viaduc, sous lequel passeraient les rues York, Bay et Yonge, mais le CP s'y oppose. Sa réaction est de construire sa propre gare à l'angle des rues Summerhill et Yonge, mais cette gare est par la suite désaffectée.

Enfin, en 1924, une commission indépendante recommande la construction du viaduc, et le corridor ferroviaire est alors relevé de quelque six mètres (20 pieds). En 1927, la gare Union que nous connaissons aujourd'hui est ouverte et plus de 40 hectares (100 acres) de terrains au sud de la gare sont consacrés au triage. La voie de dérivation pour le transport des marchandises, elle aussi sur un viaduc, est construite le long de la limite sud des terrains, puis le tout est remblayé pour former une levée d'une hauteur de six mètres (20 pieds).

Dans les années 1930 et au cours des 30 années suivantes, la THC continue son grand programme de remblayage au sud des terrains ferroviaires, pour les aménagements portuaires et industriels. Le boulevard Lake Shore est construit et, en 1963, l'autoroute Gardiner est ouverte. À l'époque, les barrières au secteur riverain, que nous connaissons si bien aujourd'hui, sont déjà en place : le corridor ferroviaire et les gares de triage se trouvent sur des remblais, à six mètres (20 pieds) au-dessus du niveau du lac, et le corridor Gardiner/Lake Shore est opérationnel. Il est

paradoxal qu'au moment même où les chemins de fer se préparent à délocaliser leurs gares de triage vers la banlieue, la communauté urbaine de Toronto se met à construire une autre barrière riveraine, l'autoroute Gardiner.

L'histoire récente: les années 1970

Les deux compagnies de chemin de fer créent une société d'aménagement (Metro Centre) et présentent à la ville un plan visant les 81 hectares (200 acres) appartenant au CN, au CP, à THC, à la ville, à la communauté urbaine de Toronto et au gouvernement fédéral. Comme il fallait s'y attendre, ces plans s'embourbent dans les questions de propriété et de contrôle des terrains.

Metro Centre poursuit pendant quatre ans la négociation de sa proposition avec la ville, la communauté urbaine de Toronto et la province, et, en 1972, le plan est approuvé par la Commission des affaires municipales de l'Ontario. La même année, la tour du CN est mise en chantier après la décision par le CP de ne pas participer à cette entreprise commune.

En 1973 et 1974, les fonctionnaires continuent de débattre et de négocier avec les représentants des chemins de fer la mise en oeuvre de certains aspects du projet. Une étude réalisée pour la ville conclut que la gare Union pourrait être conservée comme terminal de transport, éliminant pour ainsi dire toute raison de relocaliser plus au sud le corridor ferroviaire. La proclamation du projet de loi C27, *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer*, marque le plus grand intérêt que le gouvernement fédéral porte aux terrains ferroviaires.

Cette loi permet aux autorités locales de recevoir l'aide financière du gouvernement fédéral pour relocaliser les lignes et installations ferroviaires superflues ou sous-utilisées qui font obstacle à l'urbanisation et à l'aménagement rationnels des villes canadiennes.

En novembre 1974, le CN annonce l'abandon du projet de Metro Centre, ce qui amorce une nouvelle série de négociations : le premier ministre de l'Ontario convoque immédiatement les chemins de fer, la ville et la province à une réunion. On y décide de constituer le Toronto Transportation Terminal Task Force, groupe de travail chargé principalement d'examiner les questions régionales de transport (par exemple GO Transit). Deux comités sont créés : un comité de la mise en oeuvre, qui est chargé de formuler et de mettre en oeuvre des améliorations du corridor ferroviaire et de la gare Union; et un comité de l'aménagement du territoire, dont le mandat est d'évaluer les conséquences de ces améliorations sur le plan de l'urbanisme.

À toutes fins pratiques, le gouvernement fédéral est écarté de ces discussions, bien qu'il affecte 250 000 $ à la réalisation d'une étude sur les barrières séparant les terrains ferroviaires du Harbourfront, étude qui n'est jamais effectuée. Pendant ce temps, en janvier 1976, la ville adopte un nouveau Central Area Plan, qui préconise la réalisation d'études spéciales des terrains ferroviaires.

Les chemins de fer font valoir à la Commission des affaires municipales de l'Ontario que ce plan est inacceptable, et, en janvier 1978, le conseil municipal de Toronto propose de modifier le Central Area Plan pour tenir compte des objections des chemins de fer. Deux nouvelles études sont présentées : The Railway Lands: Basis for Planning et The Railway Lands: Proposed Goals and Objectives. Après quatre mois de débats publics, le conseil municipal adopte ces rapports.

L'histoire récente: les années 1980

La Commission des affaires municipales de l'Ontario approuve le Central Area Plan en juin 1978, et le Railway Lands Steering Group, présidé par l'honorable John Clement et regroupant des représentants des trois paliers du gouvernement, ainsi que des chemins de fer, est chargé d'effectuer des études détaillées et de coordonner les efforts des nombreuses parties intéressées. En mai 1982, les

services d'urbanisme municipaux remettent un rapport provisoire, qui donne lieu à la formulation officielle du nouveau Railway Lands Part II Plan.

Il est important de souligner le fait que la ville plutôt que les chemins de fer a formulé le plan comme elle l'avait fait pour Metro Centre. Il est également important de remarquer que la mise en oeuvre (construction de l'infrastructure, échanges de terrains, partage des coûts) fait partie intégrante de l'approbation du plan. Après la réalisation et la diffusion publique d'une série d'études, le rapport Railway Lands Part II Development Concept est publié en septembre 1983 et un grand nombre d'audiences publiques ont lieu à l'automne.

La préparation du Plan se poursuit; le plan est publié en mars 1985 et des réunions publiques ont lieu au printemps. Le rapport final sur le plan officiel et le règlement de zonage est publié en juillet de la même année, suivi, en septembre, par un rapport sur le Memorandum of Conditions (échanges de terrains, infrastructure, partage des coûts, etc.).

Le Plan approuvé énonce comme suite la politique du conseil à propos des terrains ferroviaires :

> ... les terrains ferroviaires doivent être aménagés en tant que partie intégrante de la zone centrale, afin que l'on puisse minimiser l'effet de barrière du corridor routier et ferroviaire et que le centre culturel de la ville puisse être relié au secteur riverain.
>
> ... les terrains ferroviaires doivent répondre à une grande diversité de besoins commerciaux, résidentiels, institutionnels, culturels, récréatifs et paysagers, tout en permettant la prestation de services efficaces et rentables de transport, y compris des services ferroviaires interurbains et de banlieue.

Le plan divise les 81 hectares (200 acres) des terrains ferroviaires en 14 districts, dont le district A (district du stade), et prévoit l'autorisation de densités plus fortes, notamment à l'extrémité est, ainsi que là où l'on envisage de faire s'étendre le district financier et où les bâtiments pourraient avoir une hauteur comparable à celle des édifices actuels du district financier.

Un important aspect du processus d'approbation est l'adoption de règlements de suspension (désignations « H »), qui exigent l'étude de certains aspects importants (par exemple l'environnement et les transports)

À Richmond Hill, les terrains sont dégagés selon une méthode baptisée « bombe atomique » parce que, une fois le travail terminé, il ne reste rien de reconnaissable du paysage d'avant.

Marshall, S. 18 April 1990. "Presentation to the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront public hearings on A Green Strategy for the Greater Toronto Waterfront." Transcript: public hearings on A Green Strategy for the Greater Toronto Waterfront. Toronto: Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront (Canada).

avant que le conseil n'autorise l'aménagement des terrains visés. Le conseil considère que le recours à ces règlements est « essentiel à un urbanisme rationnel et à un aménagement échelonné des terrains ferroviaires ».

En janvier 1985, le premier ministre de l'époque, William Davis, annonce la construction d'un nouveau stade de base-ball couvert sur les terrains ferroviaires. En août de la même année, le conseil adopte le Part II Plan, les règlements de zonage et le Memorandum of Conditions et approuve, en mars 1986, les règlements et les accords visant le stade. Tous ces règlements sont débattus par la Commission des affaires municipales de l'Ontario pendant l'été de 1986 et sont approuvés en décembre de la même année.

En juin 1987, un rapport rédigé par Stephen G. McLaughlin, architecte et planificateur du Bureau fédéral de gestion des biens immobiliers, est remis au président du Conseil du Trésor. Ce rapport fait état des problèmes et propose des options pour tous les terrains de la région de Toronto et en particulier le secteur riverain, dont les terrains ferroviaires et le Harbourfront.

En 1988, le CN et Marathon Realty, filiale de gestion immobilière du CP, présentent des propositions indépendantes visant l'aménagement de certaines parcelles et demandant le retrait de la désignation « H » pour tous les terrains ferroviaires.

Au début de 1988, ne pouvant recevoir aucune réponse de la ville, les deux sociétés demandent une audience à la Commission des affaires municipales de l'Ontario. La date du 3 septembre 1990 est fixée pour cette audience. En avril 1990, le conseil de la ville demande à son commissaire de l'urbanisme de lui remettre un rapport sur l'étude des demandes visant les terrains ferroviaires. Le 25 mai 1990, le commissaire présente un rapport sur les mérites d'une réévaluation de la deuxième partie du plan officiel visant les terrains ferroviaires.

Ce rapport recommande de modifier le plan pour tenir compte des effets d'une longue liste de changements survenus depuis l'adoption du plan, notamment les suivants :

- le marché des terrains résidentiels dans la zone centrale;
- les effets sur la configuration des constructions résidentielles et sur l'urbanisme;
- les questions concernant les agréments résidentiels et la qualité de la vie;
- les effets de la construction résidentielle sur les transports;
- la nécessité de dresser un nouveau plan directeur pour la gare Union;
- l'agrandissement proposé du centre des congrès;
- les effets du SkyDome;
- les changements possibles dans la zone de Bathurst/Strachan/Lake Shore;
- le nouveau plan fédéral-provincial visant le Harbourfront;
- la réévaluation du City Plan '91;
- l'évolution des priorités publiques (par exemple le plan Healthy Toronto 2000 adopté par le conseil);
- l'achat proposé, par la province, de la gare Union et du Toronto Terminal Railways (TTR) Corridor;
- les études de la région du Grand Toronto et leurs effets sur la zone centrale;
- les initiatives provinciales dans le secteur des transports (par exemple un agrandissement du LRT)

Le rapport fait ressortir que cette réévaluation ne veut pas nécessairement dire qu'il faille modifier le Part II Plan et le règlement de zonage. Le 29 mai 1990, le conseil municipal autorise la réévaluation et demande la préparation d'un rapport sur le programme de travail et sur les modalités de sa mise en oeuvre.

Comme le montre cette rétrospective, les terrains ferroviaires ont toujours provoqué la controverse. En outre, les intérêts des parties concernées (gouvernement, chemins de fer, public) ont évolué au fil des années, comme lors de l'âpre querelle qu'ont déclenchée les plans de démolition

Terres cultivées dans la région de Newcastle

de la gare Union annoncés par les chemins de fer.

En 1978, le plan Railway Lands: Proposed Goals and Objectives jetait les bases des dix années suivantes. Un grand nombre de changements se sont produits depuis :

- Le Harbourfront, tel qu'on l'imaginait en 1978, n'existe pas aujourd'hui.
- Le SkyDome n'existait pas en 1978.
- Il est maintenant question de démolir l'autoroute Gardiner.
- On n'a pas évalué les effets de la gare Union et du corridor de TTR comme nouvelle infrastructure publique.
- En 1978, la province n'avait pas pris les initiatives qu'elle a lancées depuis dans l'ensemble de la région du Grand Toronto, et on n'a pas évalué les effets des nouvelles conceptions d'urbanisme.
- L'avenir de tout le secteur riverain fait maintenant l'objet d'un examen détaillé.
- Les préoccupations environnementales ont pris une nouvelle importance, lourde de conséquences.

Il ne faudrait toutefois pas méconnaître les améliorations de l'infrastructure qui ont été réalisées. Pendant que se poursuivaient les débats, de très importants changements matériels ont eu lieu, la plupart d'entre eux financés par les chemins de fer, conformément au Memorandum of Conditions. Il reste encore des options intéressantes, compte tenu des récents changements et de l'objectif fondamental, qui est d'améliorer l'accès de tous au secteur riverain. Cela préserverait et

ferait peut-être même augmenter la valeur économique de ces terrains.

Recommandations

52. Il faudrait examiner de nouveau le rapport *Railway Lands: Proposed Goals and Objectives*, publié en 1978, ainsi que le Railway Lands Part II Plan publié en 1985, pour évaluer dans quelle mesure ces documents répondent aux préoccupations actuelles et dans quelle mesure il faut les mettre à jour pour tenir compte des changements survenus depuis leur publication et de la conception plus vaste du secteur riverain qui se fait jour aujourd'hui.

53. Quel que soit le résultat de la réévaluation de ces plans, la province devrait mener à bien ses négociations et procéder immédiatement à l'achat de la gare Union et du corridor ferroviaire adjacent en vue de les convertir en un centre intermodal de transport pour la région du Grand Toronto, compte tenu de leur fonction et de leur emplacement stratégiques.

L'EAST BAYFRONT ET LE SECTEUR INDUSTRIEL PORTUAIRE

L'avenir du Port de Toronto et de la THC
Après avoir organisé des audiences sur le rôle et le mandat des Toronto Harbour Commissioners, la Commission royale a, dans son rapport provisoire de 1989, formulé les recommandations suivantes à propos de la THC et du Port de Toronto :

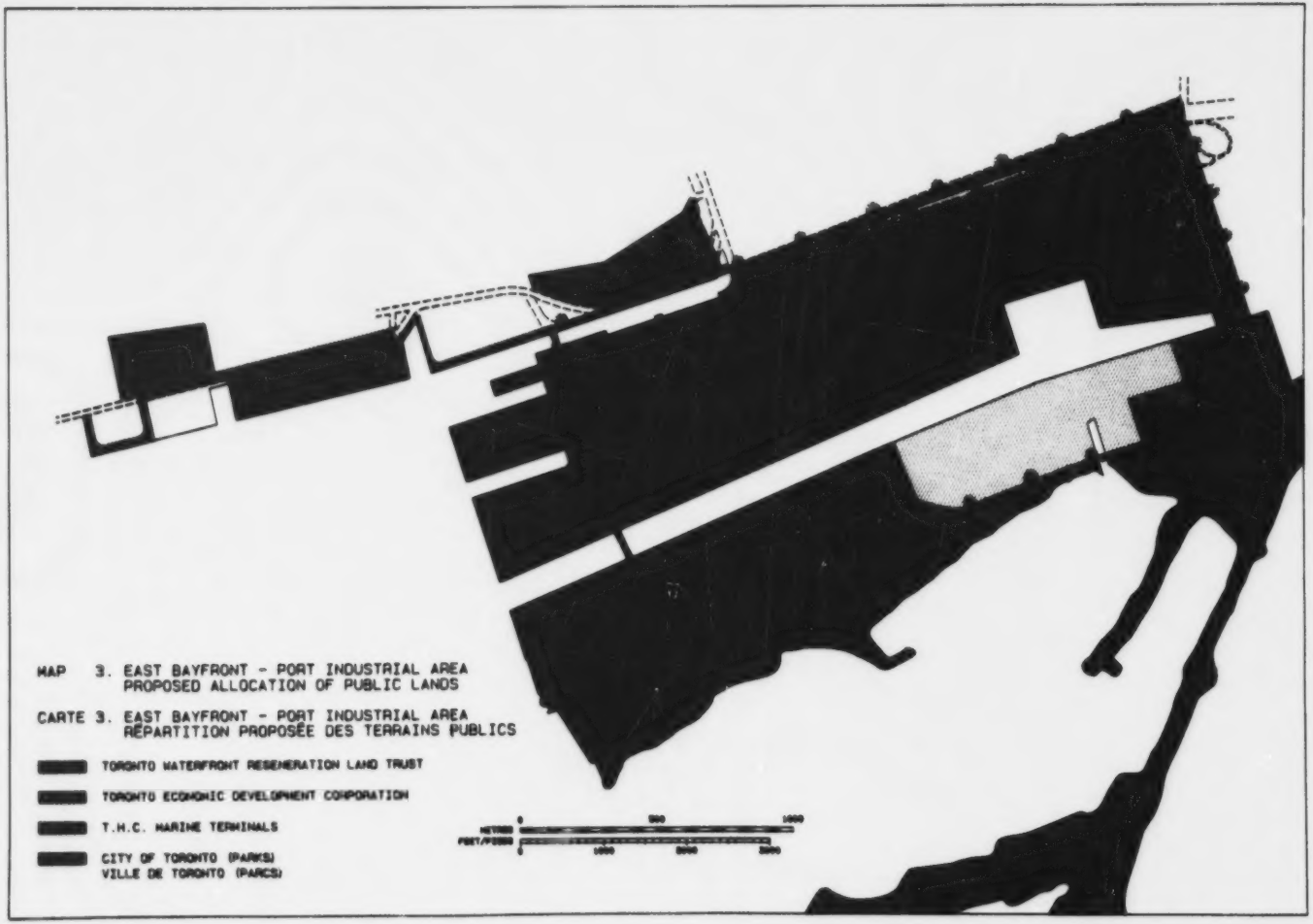
~ Les responsabilités, la compétence et le mandat de la THC touchant l'exploitation du Port de Toronto doivent être clairement séparés de la planification et de l'aménagement des terrains qui ne servent pas la fonction portuaire dans le secteur riverain. La THC doit continuer à exploiter le Port de Toronto pour la ville et dans son intérêt, mais ses attributions doivent s'arrêter là.

~ En plus des changements recommandés ci-dessus dans le mandat de la THC, il existe un besoin d'un contrôle plus étroit de la planification du secteur riverain à l'échelon local et d'une responsabilité plus explicite. Pour ce faire, il faudra apporter des modifications à la *Loi sur les commissaires du havre de Toronto (1911)*. La Commission royale préparera des recommandations plus spécifiques à cet égard.

~ L'espace qui est actuellement requis pour l'exploitation du Port, et les besoins prévisibles en cette matière, doit être déterminé après une analyse plus détaillée. La Commission royale reviendra sur cette question dans la deuxième étape de son travail.

~ Une évaluation environnementale complète de tous les terrains de la THC doit être entreprise immédiatement. Celle-ci doit inclure des analyses de l'atmosphère, de l'eau et des sols, afin que l'on puisse déterminer leur qualité et cerner et mesurer les contaminants.

~ Pour faciliter le degré nécessaire de collaboration et de coordination de la part des administrations intéressées par l'avenir du secteur riverain de Toronto, la Commission royale recommande que les terrains de la THC et les terrains provinciaux adjacents dans le secteur riverain central soient mis en commun pour que les gouvernements de l'Ontario et du Canada puissent conjointement parrainer une évaluation de l'environnement dans ce secteur. Pendant que cette évaluation est en cours, la Commission royale recommande que la province exerce ses pouvoirs en vertu de l'article 3 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et déclare que la province est intéressée, non seulement


MAP 3. EAST BAYFRONT - PORT INDUSTRIAL AREA
PROPOSED ALLOCATION OF PUBLIC LANDS
CARTE 3. EAST BAYFRONT - PORT INDUSTRIAL AREA
RÉPARTITION PROPOSÉE DES TERRAINS PUBLICS
TORONTO WATERFRONT REGENERATION LAND TRUST
TORONTO ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION
T.H.C. MARINE TERMINALS
CITY OF TORONTO (PARKS)
VILLE DE TORONTO (PARCS)

Collaboration intergouvernementale en matière d'environnement
Examen du rapport provisoire, février 1990

aux terrains mis en commun mais aussi aux eaux d'amont et aux vallées fluviales du bassin hydrographique de Toronto.

Le 30 août 1989, le jour même de la publication du rapport provisoire, le gouvernement fédéral a déclaré qu'il appuyait les recommandations de la Commission et se disait disposé à céder à un autre organisme les terrains dont il n'avait plus besoin pour le Port de Toronto.

Au début d'octobre dernier, le gouvernement provincial a, lui aussi, réagi de façon positive au rapport en conférant à la Commission royale les pouvoirs d'une commission d'enquête provinciale. La province a ensuite invoqué les pouvoirs que lui donne la *Loi sur l'aménagement du territoire* pour déclarer un intérêt provincial aux terrains de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire, puis s'est jointe au gouvernement fédéral pour organiser l'évaluation environnementale de ces terrains qu'avait recommandée la Commission. La première partie de ces travaux a abouti à la publication nº 10 de la Commission, *Un milieu en transition — Rapport sur la première étape d'un examen de l'environnement dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire.*

Avant d'examiner plus avant les questions portuaires, il convient de faire observer que l'évaluation environnementale a donné lieu à une grande coopération intergouvernementale, la communauté urbaine de Toronto et la ville de Toronto ayant décidé d'y participer. Cet esprit de coopération s'est manifesté, en février dernier, par une rencontre des ministres fédéral et provincial, du président de la communauté urbaine de Toronto et de David Crombie, au cours de laquelle le comité directeur a remis au compte rendu provisoire.

Bien que l'examen ne soit pas encore terminé, il ressort clairement de la première étape que la contamination des sols du secteur constitue un problème majeur, un problème qu'il faudra étudier et résoudre avant de procéder à tout réaménagement du secteur. À cet égard, les terrains d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire illustrent parfaitement les problèmes qui se posent aux intérêts publics et privés dans l'ensemble du secteur riverain central.

Alors même que se poursuivait la première étape de l'examen environnemental,

la Commission examinait le rôle global des installations portuaires de la région du Grand Toronto, notamment les fonctions du port de Toronto dans le domaine des transports. Les résultats de cet examen ont été exposés dans la publication nº 9 de la Commission, *Le transport riverain dans le contexte du transport régional*. Cette analyse montre que le port de Toronto est plus petit et moins actif que d'autres ports canadiens (le nombre de tonnes qui y transitent le place au seizième rang) et qu'il remplit un rôle régional plutôt que national.

Les études montrent que la superficie de l'infrastructure exigée varie en fonction de la quantité et du type des marchandises et que le Port de Toronto aura, à long terme, besoin de l'infrastructure suivante :

marchandises générales	22 hectares	(55 acres)
ciment	12 "	(30 ")
granulat	10 "	(25 "
sel	8 "	(20 ")
liquides en vrac	8 "	(20 ")
sucre	6 "	(14 ")
céréales	2,5 "	(6 ")
TOTAL	68,5 "	(170 ")

Toutes ces installations ne se trouveront pas sur les terrains appartenant actuellement à la THC et il n'est pas nécessaire qu'elles s'y trouvent. Par ailleurs, il n'y a pas lieu de changer le rôle que les propriétaires privés jouent dans le fonctionnement du port. En fait, il faudrait inciter des industries comme Redpath Sugars à rester dans le secteur, et il est probable que d'autres industries locataires ou propriétaires de terrains situés sur le Ship Channel ou attenantes au bassin d'évolution voudront disposer d'une infrastructure terminale privée.

On a, en collaboration avec les cimenteries, examiné la possibilité d'aménager près de l'extrémité est du Ship Channel un complexe regroupant les industries du ciment, des granulats et du béton préfabriqué. Ce complexe ne serait pas sur les terrains de la THC, mais cette dernière pourrait, dans le cadre de contrats, assumer la gestion d'une partie ou de la totalité des activités terminales.

Les installations portuaires continueront d'avoir leur utilité, car le secteur riverain de Toronto accueillera des industries et des activités qui auront besoin de transports maritimes ou d'un accès direct au lac pour desservir le marché du Grand Toronto. Aujourd'hui, les activités sont dispersées dans le secteur, ce qui veut dire que l'occupation du sol n'est pas efficace et que l'utilisation rationnelle des terrains adjacents est impossible, que ce soit pour des activités portuaires ou d'autres activités.

Il ne fait aucun doute qu'il faut regrouper les activités portuaires dans le secteur industriel portuaire, dont le réaménagement doit convenir aux activités portuaires actuelles et futures, ainsi qu'aux autres activités que l'on aura jugées compatibles avec ce secteur. Parallèlement, il faudrait intensifier l'utilisation des terminaux portuaires actuels, dont toute la capacité n'est pas utilisée, afin d'en augmenter la productivité. Si le trafic n'augmente pas, on aura besoin de moins d'espace.

Vu la gamme actuelle des marchandises qui passent par le port, il devrait être possible de regrouper aux emplacements MT 51 et MT 52 le transbordement des marchandises générales qui, actuellement, a lieu aux emplacements MT 35, MT 51 et MT 52. Les marchandises sèches et liquides en vrac sont déjà transbordées dans le secteur adjacent au Ship Channel, et cela devrait continuer, mais il faudrait regrouper ces activités pour en améliorer l'efficacité.

Recommandations

54. Il faudrait maintenir le Port de Toronto et continuer de l'exploiter comme port régional tout en conservant les éléments publics et privés.

55. Le gouvernement fédéral devrait apporter à la *Loi sur les commissaires du havre de Toronto (1911)* les modifications nécessaires au regroupement de toutes les activités de terminal maritime de la THC sur environ 40 hectares (100 acres) de terrain comprenant les emplacements MT 51 et MT 52, ainsi que les terrains adjacents sur le côté sud du Ship Channel (voir la carte nº 3). Le reste des terrains de la THC devraient être cédés à un autre organisme, comme nous l'avons recommandé ici.

56. Il faudrait assujettir l'administration de la THC à la *Loi sur les Commissions de port* de 1964, pour garantir la reddition publique de comptes.

57. Vu l'expérience et les compétences du personnel de la THC, il faudrait, en plus de confier à cette dernière l'exploitation des terminaux maritimes, la charger d'exécuter, dans le cadre de contrats, une diversité de services de génie maritime, d'administration portuaire, de navigation et d'expédition dans le secteur riverain du Grand Toronto.

    La THC devrait conserver la responsabilité globale de l'entretien du port, notamment de l'entretien des quais, du dragage et du nettoyage du port, et assumer, à contrat, la responsabilité de l'entretien de l'infrastructure riveraine pour tous les autres organismes du secteur. Elle doit aussi rester responsable de la sécurité maritime et de la navigation à l'intérieur des limites du port.

58. Il faudrait définir clairement le mandat de la THC et l'appuyer par un bon plan d'affaires stratégique où seraient énoncés la mission, les objectifs et les stratégies de l'organisme pour une période de cinq ans. Ce plan devrait également énoncer une stratégie de commercialisation et les besoins de personnel.

59. Tant que les autorités compétentes n'en auront pas décidé autrement, la THC devrait continuer d'exploiter le Toronto Island Airport. (Voir les recommandations au premier chapitre du *Rapport provisoire* de 1989.)

Nouveaux parcs riverains

Le regroupement des activités de terminal maritime de la THC et des terrains appartenant à la THC dans le coin sud-ouest du secteur industriel portuaire libère d'importantes parcelles où l'on pourra poursuivre un certain nombre de nouvelles initiatives. On pourrait, en particulier, créer de nouveaux parcs le long du secteur riverain central.

Recommandations

60. Il faudrait aménager une promenade riveraine continue (voir la carte nº 3) sur toute la longueur de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire. Les terrains seraient cédés à la ville pour l'aménagement de parcs, ce qui contribuerait à la création du sentier riverain recommandé dans le présent rapport et permettrait d'achever cette section du Martin Goodman Trail.

61. Il faudrait porter à plus de 80 hectares (200 acres) la superficie totale du parc de la plage Cherry (voir la carte nº 3). Les terrains, qu'il faudrait réserver à la création du parc, devraient être cédés à la ville. Cela veut dire que la zone de la plage Cherry deviendrait l'un des principaux parcs riverains de la ville et que la ville deviendrait propriétaire d'une grande zone à l'est de la plage actuelle, zone qui est reliée à la flèche de la rue Leslie.

62. Il faudrait céder à la ville la zone du port de plaisance de l'Outer Harbour pour l'aménagement d'un parc riverain.

63. Il faudrait céder à la ville le port de plaisance de l'Outer Harbour, qu'il faudrait limiter aux 400 mouillages actuels, et envisager de charger la THC de gérer ce port de plaisance au nom de la ville.

    La mise en oeuvre de ces recommandations permettrait à la ville de satisfaire facilement les besoins des clubs membres de l'Outer Harbour Sailing Federation, y compris de leur garantir une location à long terme.

64. Il faudrait créer dans la vallée de la Don un corridor de la faune, qui s'étendrait de l'embouchure actuelle de la Don jusqu'à la rue Unwin, établissant un lien direct depuis la vallée de la Don jusqu'aux espaces verts adjacents à la flèche de la rue Leslie (voir la carte nº 3). Il faudrait céder ces terrains à la ville pour établir le corridor continu de la faune que plusieurs intervenants ont déclaré important à la régénération environnementale du secteur.

Un port public doit fonctionner dans l'intérêt public. Sa direction doit demeurer à l'affût des idées neuves et des occasions qui s'offrent, et être attentive à l'évolution des valeurs de la collectivité.

Hershman, M. J. and R. Scott Bittner. 1988. "Ports over time: historical perspectives on the public port." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 52. New York: Taylor & Francis.

Le nouveau parc industriel du secteur riverain

En plus d'offrir l'occasion de créer de nouveaux parcs, la décision de regrouper les terrains et les activités de la THC libère des terrains pour la création d'emplois, le lancement de nouvelles entreprises et le développement économique.

Recommandations

65. Il faudrait aménager un nouveau parc industriel riverain dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire, pour permettre à cette zone de créer les milliers d'emplois riverains qu'elle a le potentiel de créer.

66. La Toronto Economic Development Corporation est l'organisme auquel il convient de confier l'aménagement de ces terrains. La Commission recommande que soit cédée à TEDCO la zone (voir la carte nº 3) délimitée à l'ouest par le corridor de la faune de la vallée de la Don et comprenant tous les terrains publics au nord et à l'est du Ship Channel (à l'exception du parc McCleary, que la ville conservera comme parc).

Quand il s'est penché sur l'avenir économique de Toronto, le conseil municipal a, en février 1986, créé la Toronto Economic Development Corporation (TEDCO). Cette société de régime provincial a pour mandat de créer des emplois, notamment sur les terrains sous-utilisés ou excédentaires de la ville. Des hommes et des femmes du secteur des affaires, des syndicats et du secteur public siègent à son conseil d'administration. Ses

gestionnaires sont capables d'accélérer le processus d'aménagement parce qu'ils connaissent à fond les rouages de l'administration municipale. Bien que son mandat s'étende à l'ensemble de la ville, il est évident que TEDCO a un rôle particulièrement important à jouer dans l'avenir du secteur riverain central.

TEDCO était à l'origine une filiale de la Parking Authority of Toronto. (Cette dernière est une entreprise extrêmement rentable qui, en l'espace de 30 ans, a accumulé des actifs totalisant près d'un milliard de dollars aux prix actuels du marché, et n'a pour ainsi dire pas de dettes. Elle paie des taxes d'affaires et immobilières et verse chaque année un dividende substantiel à la ville de Toronto.) À la fin de 1990, TEDCO deviendra indépendante de la Parking Authority, mais ses cadres supérieurs auront profité de l'aide et des compétences de la Parking Authority pendant leur association avec cette dernière.

TEDCO aménage actuellement quelque 93 000 mètres carrés (un million de pieds carrés) dans trois projets industriels et a également contribué à établir le Toronto New Business Development Centre, qui vient d'ouvrir ses portes.

Le mandat de TEDCO fait actuellement l'objet d'une réévaluation, et le moment est peut-être opportun d'examiner le rôle que cet organisme pourrait jouer dans la revitalisation industrielle du secteur riverain central, notamment dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire.

Pour bien fonctionner, les organismes de développement industriel doivent être indépendants de la ville et avoir la coopération des représentants de la municipalité, du secteur des affaires et des syndicats. TEDCO est en bonne position à ces deux égards : bien qu'elle ait des comptes à rendre à la ville de Toronto — et il devrait continuer d'en être ainsi — TEDCO jouit en fait d'une certaine autonomie par rapport à la municipalité. Bien entendu, le conseil d'administration doit continuer de comprendre des représentants de la ville, de la communauté urbaine de Toronto, du monde des affaires et des syndicats.

De nombreuses occasions s'offrent à TEDCO dans le secteur riverain : elle pourrait, par exemple, collaborer avec le centre du commerce international, qui fait partie d'un réseau de centres semblables dans plus de 50 pays. L'importation et l'exportation de technologies de l'environnement auraient beaucoup à gagner des compétences de ce centre dans le domaine de la promotion du commerce international.

Le centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement

Depuis ses débuts sur les bords du lac Ontario, Toronto a toujours cherché à attirer et à encourager l'industrie. Cela est tout autant le cas aujourd'hui que ce l'était en 1805, quand un certain M. Allen, percepteur des droits et inspecteur de la potasse, de la chaux et de la farine, offrait d'acheter aux quelque 500 habitants du petit village de York les cendres dont il avait besoin pour son entreprise. Ce qui a changé, par contre, c'est la nature de l'industrie, non seulement à Toronto, mais dans tout le monde occidental. Depuis 150 ans, c'est-à-dire depuis la révolution industrielle, l'industrie fait entrer en jeu une ressource naturelle, un ouvrier travailleur, une machine et une usine.

C'est encore le cas, mais nous avons aussi maintenant ce qu'on appelle les « nouvelles industries », c'est-à-dire les industries axées sur le savoir et l'information. Il s'agit d'industries sans cheminées d'usine, mais qui offrent de nombreux emplois aux cols-bleus et aux cols-blancs qualifiés. Ce secteur comprend en fait des entreprises qui connaissent l'une des plus grandes croissances au monde. Elles n'ont pas besoin de l'eau, mais, comme elles respectent l'environnement ou se rapportent à l'environnement, elles sont essentielles au type de secteur riverain que la Commission envisage dans ses travaux et dans ses recommandations.

Le secret de l'essor que connaît le secteur des industries misant sur l'environnement

est de savoir reconnaître que les problèmes environnementaux actuels sont l'occasion de tirer financièrement parti des erreurs du passé. Depuis les épurateurs industriels jusqu'aux couches de bébé qui ne portent pas atteinte à l'environnement, la société a besoin de nouveaux produits et procédés qui répareront les méfaits de la pollution et empêcheront qu'ils ne se reproduisent. Ce défi est déjà relevé, avec des résultats impressionnants. Selon les estimations, le Canada compte aujourd'hui plus de 3 000 entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 7 milliards de dollars par an et qui se disent offrir des produits ménageant l'environnement et des services environnementaux. Aux États-Unis, le chiffre d'affaires des industries environnementales atteint 100 milliards de dollars par an, et, aux dires de certains, ces entreprises constituent aujourd'hui le troisième secteur industriel du pays, par ordre d'importance.

En Europe, on estime que les industries environnementales emploient deux millions de personnes. Il est probable que ce nombre augmentera rapidement, vu la transformation que connaît l'Europe de l'Est. De plus, l'industrialisation du Tiers Monde entraînera une énorme demande de produits et services liés à l'environnement.

En juillet 1990, Dumez, deuxième des sociétés françaises de construction, a fusionné avec la Lyonnaise des Eaux, deuxième des compagnies françaises des eaux, pour former l'une des plus grandes entreprises « environnementales » au monde. C'est un parfait exemple de ce qui se passe aujourd'hui. La nouvelle société, Lyonnaise des Eaux-Dumez, sera active dans un grand nombre de secteurs : nettoyage de la voirie, approvisionnement en eau, évacuation des déchets, purification de l'air et création d'espaces verts et d'espaces habitables. En 1990, 27 pour cent de son chiffre d'affaires de 15 milliards de dollars proviendra de services de gestion de l'environnement, 45 pour cent, de travaux de construction et d'aménagement, et 21 pour cent, de la distribution d'équipement électrique.

Pour pouvoir jouer un rôle important dans l'avenir industriel du Canada, Toronto doit créer ou attirer de telles industries. C'est là l'une des tâches auxquelles doit se consacrer TEDCO, mais il ne suffit pas d'attirer les entreprises d'autres villes. Toronto doit avoir l'imagination et l'audace nécessaires pour contribuer en fait à créer ces industries et ces produits, et les emplois qu'ils signifient. À cette fin, il faut dresser un plan visant à attirer la recherche-développement industrielle se rapportant à l'environnement, offrir un endroit où le nombre croissant de gens qui s'intéressent à l'environnement peuvent recevoir une formation et un enseignement, où des techniques et des produits innovateurs peuvent être mis au point, rodés et fabriqués, et où les spécialistes de la commercialisation et de la distribution des produits et services environnementaux peuvent avoir leur siège social.

Le secteur industriel portuaire abrite déjà certains des éléments industriels qui pourraient faire partie d'un complexe industriel environnemental : télécommunications, film et télévision, production d'électricité, recyclage des déchets de construction, etc. La Commission a examiné de très près les possibilités d'expansion de ces industries et d'autres industries du secteur, avec le concours des experts du gouvernement, de l'entreprise, des syndicats et des universités qui ont participé aux deux séminaires qu'elle a organisés en hiver 1989 et au printemps 1990 sur l'entreprise et l'industrie conciliables avec l'environnement.

À la suite de ces délibérations, la Commission a conclu qu'il manquait un catalyseur pour faire converger ces différents secteurs et intérêts, et réaliser le potentiel d'une entreprise et d'une industrie misant sur l'environnement, pour contribuer à faire du Toronto du XXI^{e} siècle ce que la ville a toujours été : un centre commercial et industriel où il fait bon vivre et travailler.

Le catalyseur en question pourrait être un institut ou un centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement,

dont les locaux seraient situés dans le nouveau parc industriel de TEDCO. Il aurait pour mission de collaborer avec le gouvernement, l'entreprise, l'industrie, les syndicats, les chercheurs, les écologistes et les universitaires à la promotion de ce genre d'entreprise et d'industrie à Toronto et au Canada.

Ce centre chercherait à attirer les entreprises qui s'intéressent à la recherche-développement liée à l'environnement, ou encore des entreprises et industries oeuvrant dans le domaine de l'environnement. Il offrirait aux chercheurs canadiens et aux chercheurs de renommée mondiale, ainsi qu'à ceux qui participent aux programmes fédéraux et provinciaux de développement industriel environnemental, un cadre de travail où les organismes de recherche et de protection de l'environnement peuvent mettre au point des projets répondant aux besoins actuels et futurs des économies provinciale et nationale, et permettant de saisir les occasions qui s'y présentent.

Au nombre des organismes fédéraux qu'il faudrait encourager à participer aux travaux de ce centre, citons le ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, le Conseil national de recherches, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, et Environnement Canada. Les organismes provinciaux devraient comprendre le ministère du Commerce et de la Technologie, ORTECH INTERNATIONAL (ancienne Fondation de recherches de l'Ontario) et le ministère de l'Environnement.

Le centre pourrait envisager d'attirer des entreprises ou organisations qui s'intéressent à la collecte et à la diffusion de données sur l'environnement (statistiques, expériences et tendances). Pour aider à constituer des fichiers sur l'environnement, TEDCO devrait consulter le Programme des Nations Unies pour l'environnement, ainsi que d'autres organismes internationaux et nationaux responsables de la collecte, du compte rendu et de la surveillance des données sur l'environnement.

Le centre offrirait ses installations et ses moyens de formation et d'enseignement à l'entreprise et à l'industrie, aux élèves des collèges communautaires, aux étudiants d'université des premier et deuxième cycles et à ceux qui pensent faire carrière dans l'entreprise ou l'industrie. Pour s'acquitter de cette partie de son mandat, TEDCO devrait collaborer avec les collèges communautaires du Grand Toronto, notamment les collèges Ryerson, George Brown et Humber, ainsi qu'avec les universités du sud de l'Ontario, dont celles de Trent, Toronto, York, Windsor, Waterloo et Guelph, qui offrent toutes cette forme d'enseignement. Le centre pourrait alors offrir l'occasion de contacts directs entre étudiants, experts de la R-D, gestionnaires et employés des entreprises et industries misant sur l'environnement, dont Toronto a tant besoin pour garantir son avenir.

Recommandations

67. Il faudrait créer un centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement.

68. La Toronto Economic Development Corporation devrait assumer la gestion de ce centre.

69. Le centre devrait avoir pour mandat :
    a) d'effectuer des travaux de recherche-développement qui permettent d'examiner les liens entre l'environnement, l'entreprise et l'industrie et contribuent à la mise au point de pratiques et procédés commerciaux et industriels qui respectent l'environnement, cela ayant été établi à l'aide d'une analyse « du berceau à la tombe » de tous les intrants, composants et processus.
    b) de servir de centre de collecte, d'analyse et de diffusion de données, de

Études des affluents de la rivière Rouge

statistiques et de tendances concernant l'environnement;

c) d'offrir des cours d'enseignement et de formation aux élèves des collèges communautaires et aux étudiants d'université des premier et deuxième cycles qui se destinent à une carrière dans l'entreprise ou l'industrie, en utilisant un programme d'études inspiré d'une stratégie axée sur l'écosystème.

Le ruisseau Sixteen-Mile, dans le parc Lions Valley, à Oakville

Le Toronto Waterfront Regeneration Land Trust

Recommandation

70. Il faudrait créer le Toronto Waterfront Regeneration Land Trust. Il faudrait transférer à cet organisme sans but lucratif de régime provincial tous les terrains actuels de la THC qui n'auront pas, conformément aux recommandations précédentes, été cédés à d'autres organismes, ainsi que certains terrains adjacents appartenant actuellement à la province (voir la carte nº 3). Le Trust aurait pour mandat :

a) de procéder à l'évaluation environnementale de la zone désignée par la province;

b) de procéder à la remise en état de tous les terrains lui appartenant, puis d'y planifier une diversité d'aménagements de faible hauteur dans un cadre de parc;

c) de coordonner la remise en état des terrains contaminés dans le secteur riverain du Grand Toronto.

Tous les terrains resteraient à jamais dans le domaine public, et les baux signés garantiraient le respect des plans d'aménagement approuvés par la ville de Toronto. Après la remise en état des terrains recommandée par l'examen environnemental de la Commission royale, le Land Trust consulterait le public avant d'adopter un plan conceptuel. La remise en état et l'utilisation de ces terrains permettraient de transformer des terrains vagues, laids et sous-utilisés en terrains productifs, où des milliers de personnes pourront vivre, travailler et se détendre dans le secteur riverain central et les terrains adjacents.

Le Toronto Waterfront Regeneration Land Trust serait assujetti à tous les règlements d'aménagement ordinaires de la ville de Toronto, et son conseil d'administration comprendrait des membres nommés par la ville, la communauté urbaine de Toronto et la province, mais il relèverait officiellement de la province de l'Ontario. Il faudrait définir clairement son mandat, qui reposerait sur un bon plan d'affaires stratégique où seraient clairement énoncés la mission, les objectifs et les stratégies de l'organisme pour une période de cinq ans. Ce plan devrait également comprendre une stratégie de commercialisation et un aperçu des besoins de personnel.

En remettant ces terrains à un organisme provincial, on faciliterait les grands changements qu'il faudra apporter aux infrastructures de transport et autres dans ce secteur, comme le recommande le présent rapport. Cela faciliterait également la remise en état des terrains, qui devrait coûter fort cher au début. Le Trust pourrait aborder le problème de la décontamination des sols en partageant les risques avec une compagnie spécialiste en ce domaine.

Le nettoyage de la vallée de la Don

L'environnement de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire ne saurait être assaini que si le bassin versant de la Don est nettoyé. La création du Don River Task Force par la ville de Toronto est un pas dans la bonne direction, qui mérite d'être applaudi par tous ceux qui se préoccupent de la Don, de la ville et de l'environnement, mais il ne faut pas s'attendre à ce que ce groupe de travail puisse à lui seul accomplir tout ce qu'il y a à faire.

En outre, il faut aborder la question à l'échelle de l'écosystème. Toutes les autorités municipales et autres, et tous les organismes qui exercent leur compétence sur le

De plus en plus, on tient compte, avant de modifier la configuration et l'utilisation des ports et des terrains avoisinants, des contraintes imposées par l'environnement. On attache une grande importante aux incidences, tant sur les écosystèmes terrestres que sur les écosystèmes aquatiques, pour déterminer la faisabilité et la désirabilité d'aménager les ports et les canaux souhaités.

Mayer, H. M. 1988. "The physical harbour: new demands on a scarce resource." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 90. New York: Taylor & Francis.

cours de 38 kilomètres (23 milles) de la Don devront se concerter, puis dresser et mettre en oeuvre un plan global de remise en état.

Cette vallée relève de la compétence d'un certain nombre d'organismes fédéraux et provinciaux, de deux instances régionales (Toronto métropolitain et York) et de huit municipalités locales : Toronto, York, East York, North York, Scarborough, Markham, Vaughan et Richmond Hill. Elle a une population de 930 000 habitants, soit le quart de tous les résidents de la région du Grand Toronto.

Le Toronto Waterfront Regeneration Land Trust pourrait être l'organisme auquel il conviendrait d'aider à coordonner une stratégie globale de nettoyage de la vallée de la Don. En attendant la création de cet organisme, la Commission royale réunira tous les organismes concernés et tous ceux qui s'intéressent au bassin versant pour les aider à formuler une stratégie coordonnée.

Recommandation

71. Tous les paliers du gouvernement et tous les organismes qui exercent leur compétence sur les terrains contigus à la rivière Don devraient collaborer à la formulation d'un plan global de nettoyage de la Don et devraient mettre ce plan en oeuvre avec toute la diligence qui s'impose.

LE CHAMP DE COURSES GREENWOOD

Le champ de courses Greenwood se trouve à l'entrée du secteur des plages de Toronto, et occupe une superficie de 32,4 hectares (80 acres) délimitée par la rue Queen, l'avenue Woodbine, le boulevard Lake Shore et l'avenue Coxwell. L'Ontario Jockey Club est propriétaire de 26,3 hectares (65 acres), le reste du terrain appartient, en deux parcelles, à la ville et à la communauté urbaine de Toronto. Ces 6,1 hectares (15 acres) servent actuellement au stationnement.

Un certain nombre de raisons justifient qu'on examine s'il y a lieu de réaménager ces terrains d'une façon qui contribuerait à réaliser les objectifs publics dans le secteur riverain central. Dans sa publication nº 2, *Logement et voisinages : un secteur riverain habitable*, la Commission a proposé d'aménager quelque 3 000 unités résidentielles, dont un grand nombre pourraient être des habitations sans but lucratif, sur ces terrains, quand ils cesseront d'être utilisés pour les courses. Des densités modérées, cadrant avec les constructions résidentielles déjà en place, en feraient un quartier idéal pour les familles, les personnes seules et les personnes du troisième âge.

En plus de se prêter à la construction d'immeubles, en grande partie de faible hauteur, pouvant loger entre 6 000 et 8 000 personnes, les terrains sont assez grands pour qu'on puisse y aménager un parc, ainsi que des installations communautaires comme une école et un centre communautaire du troisième âge (jugée nécessaire par une association du troisième âge). Des stationnements publics pourraient être aménagés à l'extrémité sud des terrains, à l'intention des personnes venant visiter le parc Ashbridge's Bay, Woodbine Pool, les Eastern Beaches, et les restaurants et magasins de la rue Queen.

Le rapport *Logement et voisinages : un secteur riverain habitable* conclut que les quartiers environnants auraient tout à gagner de l'amélioration du stationnement local et de l'aménagement de meilleurs espaces verts reliant le secteur riverain aux zones résidentielles plus au nord et à l'ouest. Les transports seraient assurés par le service de tramways de la rue Queen, à l'extrémité nord des terrains, ainsi que par la gare proposée du LRT.

Le zonage de ce secteur devrait être identique à celui du secteur des plages, et l'aménagement serait structuré par le prolongement, vers le sud, de la rue Lake et des chemins Lockwood, Brookmount et Rainsford. Ces

axes nord-sud aboutiraient au prolongement vers l'ouest de l'avenue Kew Beach, pour harmoniser le caractère du nouveau secteur avec celui des quartiers résidentiels adjacents.

Selon certains, on pourrait faciliter la réalisation de cet objectif et humaniser l'avenue Woodbine au sud de la rue Queen, ainsi que le boulevard Lake Shore à l'est de Coxwell, et les faire cadrer davantage avec le caractère des quartiers adjacents, si l'on prolongeait Kingston Road vers le sud-ouest pour le relier au boulevard Lake Shore à la hauteur de l'avenue Coxwell.

Il reste, dans le secteur riverain du Grand Toronto, peu d'endroits qui se prêtent à la construction de grands ensembles résidentiels. Le Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor a recommandé de construire des logements et un garage de stationnement public sur le terrain de stationnement de 6,1 hectares (15 acres). Si l'Ontario Jockey Club et la province s'entendent sur une localisation plus convenable du champ de courses, l'occasion se présentera de réaménager les terrains en question, mais il serait préférable que cette possibilité soit étudiée conjointement par la ville de Toronto et la province.

Recommandation

72. Le gouvernement de l'Ontario et l'Ontario Jockey Club devraient poursuivre leurs discussions concernant l'avenir du champ de courses Greenwood et, si ce champ de courses est relocalisé, la province et la ville de Toronto devraient collaborer au réaménagement des terrains laissés vacants.

5. La ville de Scarborough

À Scarborough, la majeure partie des 20 kilomètres (12 milles) de littoral est occupée par de vieux quartiers résidentiels et des parcs industriels sous-utilisés, dont les terrains Johns-Manville dans le secteur Centennial. Le secteur riverain englobe les magnifiques falaises de Scarborough, la zone de la rivière Rouge et une série de parcs.

Les falaises, témoins éloquents de la façon dont l'époque glaciaire a dicté la géographie du Canada, limitent l'accès au secteur riverain de Scarborough. Ces falaises, qui s'étendent sur une quinzaine de kilomètres (neuf milles), atteignent une hauteur de 100 mètres (330 pieds) au-dessus du niveau du lac Ontario. Il existe en outre des obstacles construits par l'homme : la station d'épuration des eaux d'égout de la communauté urbaine, le Guild Inn et la voie ferrée du CN. De plus, les terrains résidentiels privés qui s'étendent jusqu'au bord des falaises et la distance qui sépare le secteur riverain des routes allant d'est en ouest rendent difficile l'accès public au sommet des falaises ou l'aménagement de liens entre les parcs et les espaces libres existants.

Les organismes publics le plus actifs dans le secteur riverain de Scarborough sont la ville de Scarborough et la MTRCA, la coordination à l'échelle régionale étant assurée par la communauté urbaine de Toronto. La ville de Scarborough englobe trois grands bassins versants, ceux des rivières Don et Rouge et du ruisseau Highland, mais la majeure partie du littoral et des vallées fluviales appartient à la MTRCA ou au service des parcs et biens de Metro Toronto, ou est gérée par ces organismes. La ville de Scarborough ne possèdent que quelques parcs.

Les parcs et les aires de loisirs publiques du secteur riverain de Scarborough comprennent les jardins Rosetta McClain, le parc Scarborough Heights, le parc Bluffer's, le Guild Inn, le parc East Point et la Lower Rouge.

La province a récemment annoncé son intention de créer le parc Rouge, qui sera le plus grand parc urbain du Canada. C'est là une réponse positive aux recommandations formulées par la Commission dans son rapport provisoire de 1989. La création de ce parc, qui vise à protéger et à mettre en valeur la

zone de la vallée de la Rouge, est nécessaire et arrive à point nommé : il faut protéger la vallée et l'embouchure de la Rouge si l'on désire préserver leur stabilité écologique, leurs espaces verts et leurs parcs.

La MTRCA compte publier cette année une nouvelle ébauche de plan directeur et d'évaluation environnementale visant le parc East Point. Cette ébauche, que divers organismes et le public seront invités à évaluer, sera remise en novembre à la Water and Related Land Management Advisory Board de la MTRCA. L'ensemble de cette proposition, qui comprend les travaux de remblayage nécessaires à la création des installations de mise à l'eau et d'un port de plaisance pouvant accueillir 600 embarcations, est visé par la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*.

Au nombre des propositions actuellement avancées pour améliorer l'accès au secteur riverain de Scarborough, citons les sentiers piétonniers qui passeraient dans le ravin de Brimley Road pour aller jusqu'au parc Bluffer's, et un réseau de sentiers reliant le marécage du ruisseau Highland, le parc East Point et Guild Inn. La Commission royale appuie ces propositions, qui sont compatibles avec son concept de sentier riverain.

Aujourd'hui, les espaces verts qui jalonnent le secteur riverain de Scarborough, y compris des zones populaires comme le parc Bluffer's et les jardins Rosetta McClain, sont isolés les uns des autres et ne sont reliés à aucun sentier riverain. Les problèmes de financement et les autres priorités de la ville et de la MTRCA ont fait que certaines des propositions visant les espaces libres et les sentiers n'ont abouti à rien.

En 1989, Scarborough a créé un comité du secteur riverain, composé de sept conseillers municipaux qui se rencontrent régulièrement pour étudier divers dossiers se rapportant au littoral. Ce comité a récemment organisé des réunions publiques pour débattre de l'avenir du secteur riverain de la ville. Les résidents ont exprimé deux objectifs : protéger la ressource écologique que représente le secteur riverain et réserver des terrains à des loisirs passifs valables ou les mettre à la disposition du public pour de telles activités.

Il est important que le public ait son mot à dire à propos de l'avenir du secteur riverain, non seulement parce qu'une telle consultation est toujours utile, mais aussi parce que, dans le cas présent, un grand nombre des terrains riverains sont privés. Il faudrait adopter des politiques globales à l'égard du secteur riverain (le plan officiel de Scarborough n'en comprend aucune), pour pouvoir formuler et atteindre les objectifs voulus dans le secteur riverain.

La ville envisage actuellement de revoir et de mettre à jour son plan officiel de 1959. La formulation de politiques relatives au secteur riverain pourrait faire partie de cette réévaluation. Il faudrait également harmoniser ce plan avec la réévaluation du plan de la communauté urbaine de Toronto et avec le plan proposé du secteur riverain de cette dernière.

Recommandations

73. La province de l'Ontario, la municipalité régionale du Toronto métropolitain et la ville de Scarborough devraient négocier une Entente de collaboration visant le secteur riverain, de concert avec les autorités et organismes compétents. Cette entente, sur laquelle reposerait la formulation d'un plan futur du secteur riverain, devrait remplir plusieurs fonctions :
    a) Elle devrait indiquer clairement les rôles et responsabilités des divers organismes et autorités dans la formulation et la mise en oeuvre de plans visant le secteur riverain de Scarborough. La planification du secteur riverain local doit incomber principalement à la ville de Scarborough, mais la communauté urbaine de Toronto pourrait assurer

la coordination à l'échelle régionale et il faudrait inciter la MTRCA à contribuer à cette planification.

b) Elle devrait énoncer, à propos du secteur riverain et des vallées fluviales, des politiques globales qui respectent les principes énoncés dans le présent rapport et qui tiennent compte de la vulnérabilité écologique des falaises de Scarborough et de la vallée de la Rouge. Ces politiques doivent, par ailleurs, indiquer les moyens d'obtenir, de maintenir et d'assurer l'accès aux terrains riverains et aux vallées. Elles devraient prendre la forme d'un plan du secteur riverain et être incorporées au plan officiel et aux plans secondaires applicables de la ville.

   En attendant, la ville doit préparer et adopter des politiques provisoires sur le secteur riverain, avec le concours du comité du secteur riverain de Scarborough et des autorités et organismes compétents. Ces politiques doivent s'inspirer des principes d'aménagement du secteur riverain énoncés cette année par les services d'urbanisme de la ville, et doivent aussi respecter les principes énoncés dans le présent rapport.

c) Elle devrait prévoir un meilleur financement de la MTRCA pour permettre à cette dernière de continuer d'acheter des terrains et de poursuivre des projets d'aménagement dans la section de Scarborough du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, l'entretien de ces terrains et projets devant être assuré par les services des parcs et des biens de cette dernière.

d) Elle devrait continuer de contribuer à l'aménagement du réseau de sentiers riverains que recommande le présent rapport, en mettant l'accent sur l'amélioration des points d'accès au secteur riverain et au parc Bluffer's. Là où la chose est possible, le sentier riverain doit être l'occasion d'informer le public des processus géologiques qui ont contribué à la formation des falaises.

e) Elle devrait envisager le prolongement du sentier Martin Goodman depuis la limite est de Toronto jusqu'à Scarborough. Un tel plan doit être incorporé aux propositions visant un réseau de sentiers riverains.

f) Elle devrait prévoir la négociation, avec le CN et le CP, d'un accès automobile et piétonnier à la zone située au sud des voies ferroviaires, dans le secteur de Port Union. Dans la mesure du possible, cet accès doit être l'une des conditions de tout aménagement ou réaménagement privé dans le secteur riverain.

g) Elle devrait inclure le réaménagement d'anciens terrains industriels comme le terrain de Johns-Manville. Ces terrains permettraient de créer une nouvelle zone résidentielle, celle de Port Union, dans le secteur riverain de Scarborough. La ville de Scarborough doit discuter de cette possibilité avec le CN et le CP, les propriétaires privés et la MRTCA, et il faudra en faire mention dans les plans d'urbanisme futurs. Avant d'envisager tout aménagement, il faut procéder à une évaluation environnementale du terrain de Johns-Manville et des autres terrains industriels, en vertu de la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*.

74. La ville devrait veiller à tenir compte des intérêts publics locaux dans son évaluation des propositions d'aménagement des terrains publics de Guild Inn. La ville doit s'appuyer sur des politiques provisoires ou définitives visant le secteur riverain pour évaluer toute proposition d'aménagement ou de réaménagement de terrains dans le secteur riverain de Scarborough, et ces propositions doivent

être conformes aux principes exposés dans le présent rapport.

75. L'ébauche du plan directeur et d'évaluation environnementale du parc East Point devrait aborder les questions du remblayage, de l'accès routier, de la circulation et de la sécurité, ainsi que les effets du projet sur l'environnement pendant et après la création du parc, d'une façon qui satisfasse tous les organismes concernés et les membres intéressés du public. Le plan doit être conforme aux principes adoptés par la Commission royale.

76. Tous les travaux proposés de remblayage dans le secteur riverain de Scarborough, que ce soit à des fins d'aménagement ou de lutte contre l'érosion, devraient être conformes aux recommandations formulées dans le présent rapport à propos du remblayage.

6. La région de Durham

C'est dans la Région de Durham que s'offrent aujourd'hui un grand nombre des meilleures occasions qu'il reste de protéger le secteur riverain naturel de la région du Grand Toronto. Toutefois, ce secteur relève d'une diversité d'administrations : une municipalité régionale, cinq municipalités locales et trois offices de protection.

Dans la partie ouest de Durham, les villes de Pickering et d'Ajax ont toujours laissé la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority s'occuper de la planification du secteur riverain, de l'acquisition des terrains et de l'aménagement. Ni Pickering ni Ajax n'a dressé de plan du secteur riverain, à l'exception des plans normalement préparés par les offices de protection pour leurs terrains.

Toutefois, le manque de fonds et d'appui local a contrarié les efforts des offices de protection, notamment ceux de Central Lake Ontario (CLOCA) et de Ganaraska Region (GRCA). La GRCA a concentré son attention sur le cours supérieur des rivières. En 1973, la CLOCA a formulé un plan à long terme du secteur riverain, mais a, depuis, fait

Contrôle des niveaux d'eau au moyen du drainage, dans les marécages Centennial de Scarborough

converger ses efforts sur Lynde Shores, la vallée du ruisseau Oshawa et le port de Bowmanville.

À Whitby et à Oshawa, les municipalités ont pris l'initiative en ce qui concerne les questions touchant le secteur riverain. Bien qu'elle n'ait pas de plan détaillé visant le secteur riverain, la ville de Whitby en traite dans son plan officiel et dans le plan secondaire de Lynde Shores. En outre, l'aménagement d'un grand centre d'activités riverain est traité en détail dans le plan secondaire du Port Whitby et dans l'ébauche connexe du plan directeur du port.

Oshawa vient d'approuver un plan détaillé d'aménagement du secteur riverain qui prévoit un réseau de parcs riverains reliés entre eux. Une importante partie du secteur riverain de la ville, le Port d'Oshawa, relève actuellement de la Commission du port d'Oshawa, qui est un organisme fédéral.

L'activité commerciale du port est relativement modeste. Le port, situé dans un milieu urbain, près du marais Second à l'écologie vulnérable, dessert un marché local et cherche actuellement à augmenter sa clientèle.

En octobre 1989, inquiète de l'avenir du port et des zones adjacentes, la ville a imposé un règlement de contrôle provisoire, qui limite les aménagements dans ce secteur. Ces terrains doivent faire l'objet d'une étude d'urbanisme approfondie du sud-est d'Oshawa, qui vise principalement à confirmer le rôle et la fonction futurs du port d'Oshawa. Cette étude cherchera par ailleurs à résoudre un certain nombre de problèmes d'aménagement du territoire et à définir la forme d'aménagement qui convient le mieux à ce secteur.

Il ne semble pas y avoir actuellement d'accord quant aux objectifs d'aménagement du secteur riverain du sud-est d'Oshawa. En fait, les résidents semblent être divisés entre les partisans des fonctions portuaires traditionnelles et ceux qui aimeraient avoir un secteur riverain mettant l'accent sur les espaces libres, les loisirs et d'autres formes d'aménagement, comme les aménagements résidentiels et commerciaux. Certains pensent que le secteur riverain, y compris le port, représente une ressource sous-utilisée qu'il faut remettre en valeur.

D'autres questions se posent à propos de l'utilisation future ou de l'expansion du terminal de St. Mary's Cement à Bowmanville, mais ces questions ne pourront être résolues qu'après de nouvelles analyses détaillées.

La ville de Newcastle n'a aucun plan général pour l'ensemble de son secteur riverain, mais les politiques énoncées dans le plan officiel pour les zones urbaines de la ville de Bowmanville et le village de Newcastle abordent certaines questions concernant le secteur riverain. En réponse à des propositions d'aménagements récréatifs et touristiques dans le secteur riverain, à l'est du port de Bowmanville, la ville a amorcé une étude de cette partie du secteur riverain.

Toutefois, il faudrait également dresser un plan pour l'ensemble du secteur riverain de Newcastle afin d'étudier les aménagements potentiels qui répondent le mieux aux intérêts de la ville. Au lieu de se contenter de réagir à des propositions du secteur privé, ce plan doit prendre en considération l'intérêt public des collectivités sur lesquelles vont s'exercer les pressions d'une urbanisation rapide. À cet égard, il est crucial que le plan prévoit conserver, pour une utilisation publique future, le plus possible de la partie du littoral qui n'a pas encore été aménagée.

Alors que les plans visant à protéger l'intérêt public dans le secteur riverain de Durham sont fragmentaires, les pressions qui risquent de limiter les options dans le secteur riverain s'intensifient. On prévoit que la population de Durham aura augmenté de 65 pour cent entre 1986 et 2001. C'est là le plus fort taux de croissance des quatre régions du secteur riverain du Grand Toronto.

En plus des grandes zones résidentielles qu'on y trouve, de grandes parties du secteur riverain sont déjà occupées par l'industrie et des entreprises de services publics ou sont

Coucher du soleil sur Ashbridge's Bay

zonées pour ce type d'utilisation. La ville n'a jamais auparavant reçu autant de propositions visant de nouveaux aménagements dans le secteur riverain.

Tout manque de résolution risque de faire perdre un grand nombre d'occasions d'avoir un secteur riverain vert et accessible dans la Région de Durham. Il ne fait aucun doute qu'on a besoin d'un organisme capable de s'attaquer au problème avec toute la rapidité qui s'impose et résolu à protéger le potentiel du secteur riverain de Durham.

La Commission se réjouit de voir les excellents travaux de planification dont font actuellement l'objet certaines parties de la Région de Durham (Oshawa et Whitby), mais elle pense que le secteur riverain doit être traité à l'échelle de la région. Les offices de protection ne sont pas en mesure d'assumer cette tâche en raison de la fragmentation de leurs compétences. En outre, il ressort clairement des audiences publiques de la Commission que la CLOCA n'a pas le respect et l'appui du public dont elle aurait besoin pour mener les efforts dans ce domaine.

De l'avis de la Commission, c'est à la Région de Durham qu'il appartient de jouer le rôle principal. La Région a formulé quelques politiques limitées sur le secteur

riverain et réexamine actuellement son plan officiel. Quand elle a comparu devant la Commission, la présidente du comité régional de planification, parlant du rôle de la Région dans le secteur riverain, a fait remarquer que le moment était venu d'explorer de nouvelles idées et de s'avancer dans de nouvelles directions.

Ces nouvelles idées devraient aider la Région de Durham à assumer un important rôle de coordination régionale des activités dans le secteur riverain et à devenir un champion de politiques visant à protéger le secteur riverain. Cela ne veut pas dire qu'il faille négliger les plans des municipalités locales, mais, au contraire, les coordonner dans le contexte régional et contribuer à leur mise en oeuvre.

La Région vient d'entamer des discussions avec la province et les municipalités locales à propos de la formulation d'un plan régional du secteur riverain. Bien que la Région ait pour priorité de réexaminer son plan officiel, il convient de reconnaître l'importance du secteur riverain dans ce contexte, ainsi que la nécessité de mettre sur pied des politiques d'une grande portée dans le cadre de ce plan et des documents connexes.

Plusieurs points méritent d'être accentués, notamment dans le plan du secteur riverain de Durham. Dans plusieurs zones, il faudrait s'attacher à protéger les marécages et autres aires naturelles précieuses et empêcher qu'ils ne soient transformés en ports de plaisance, en carrières, etc. Pour protéger certains marécages, il faudrait également restreindre tout aménagement de terrains adjacents qui risque de détériorer les habitats du fait de l'apport d'eaux pluviales, de l'absence de zones tampons ou d'un débit excessif de la circulation.

Il faut aussi envisager la création de liens judicieux pour contourner les terrains de plusieurs industries et entreprises de services publics, et savoir choisir une gamme harmonieuse d'aménagements résidentiels et récréatifs dont l'échelle cadre avec le secteur riverain, et décider du moment opportun pour leur mise en oeuvre.

Recommandations

77. Comme l'a demandé la Région de Durham, la province devrait déclarer un intérêt provincial au secteur riverain de Durham, aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

78. La province devrait négocier avec la Région de Durham, d'autres paliers du gouvernement et leurs organismes, ainsi qu'avec des intérêts légitimes du secteur privé, une Entente de collaboration qui régirait les activités futures dans le secteur riverain. (Comme la planification du secteur riverain est à différentes étapes dans les diverses municipalités de la Région, il pourra être nécessaire de conclure à court terme plusieurs ententes visant chacune une zone donnée.) Ces Ententes de collaboration devraient être étroitement liées à la préparation d'un plan du secteur riverain de Durham et devraient :
    a) prévoir l'aide financière dont ont besoin la Région et les municipalités locales pour préparer ou perfectionner des plans détaillés du secteur riverain;
    b) comprendre des mécanismes permettant d'obtenir de la province l'engagement, sur plusieurs années, des fonds substantiels nécessaires à l'acquisition et à l'aménagement des zones naturelles, des aires de loisir et des liens du secteur riverain;
    c) comprendre des dispositions visant à garantir que le plan du secteur riverain de Durham et les plans locaux sont conformes à la stratégie et aux principes axés sur l'écosystème énoncés dans le présent rapport;
    d) définir clairement le rôle et les responsabilités des divers organismes

dans la mise en oeuvre des plans du secteur riverain de Durham, la coordination étant assurée par la Région de Durham;

e) éclaircir le rôle des offices de protection et leur donner davantage de pouvoirs pour réglementer l'aménagement du littoral et des vallées en fonction d'objectifs écologiques et récréatifs, tout en tenant compte de la lutte contre les crues et l'érosion;

f) évaluer les plans d'installations d'eau et d'égout proposés par la Région dans le secteur riverain, pour vérifier que leur emplacement et leur conception ne vont pas à l'encontre d'autres objectifs formulés à l'égard du secteur riverain;

g) énoncer des stratégies de préservation et de protection d'importants habitats naturels, dont les suivants :
   - les marécages de Frenchman's Bay;
   - l'embouchure du ruisseau Carruther's;
   - l'embouchure du ruisseau Lynde;
   - le marécage Pumphouse;
   - le marécage Second d'Oshawa;
   - la baie McLaughlin;
   - le marécage de West Side Beach;
   - l'embouchure du ruisseau Wilmot; et
   - les falaises de Bond Head.

h) dresser la liste des options et plans qui permettraient de préserver ou de créer des couloirs de verdure dans les vallées des ruisseaux Duffin, Lynde, Oshawa, Bowmanville/Soper et Wilmot, et dans la vallée de Ganaraska, ainsi que de protéger les valeurs naturelles d'autres vallées comme celles des ruisseaux Petticoat, Carruther's et Graham;

i) comprendre une étude de l'aménagement de Frenchman's Bay et des terrains adjacents, afin d'établir comment y appliquer la stratégie et les principes axés sur l'écosystème;

j) prévoir la création de grandes forêts communautaires dans les séparateurs urbains définis par la Région de Durham, et la création du nouveau parc proposé par la ville de Whitby sur la rive ouest du ruisseau Lynde;

k) énoncer les détails du tracé d'un sentier riverain et, en particulier, des problèmes présentés par les installations d'Ontario Hydro, les centrales de Pickering et de Darlington et St. Mary's Cement;

l) comprendre des plans visant la protection du marécage de West Side Beach et la création d'une zone tampon autour de la carrière;

m) prévoir la modification des plans d'aménagement et des exutoires des égouts pluviaux proposés dans le plan secondaire de Lynde Shores, pour garantir au ministère des Richesses naturelles, aux offices de protection et au groupe Durham Region Field Naturalists qu'il ne sera causé aucun tort à long terme au marécage de Lynde Shores;

n) entériner l'idée d'un accès public continu au secteur riverain du port de Whitby, en conformité des principes énoncés dans une partie antérieure du présent rapport;

o) prévoir la cession, à un organisme qui en assurera la gestion, des terres humides de classe 3 qui se trouvent à l'embouchure du ruisseau Carruther's et d'une zone tampon suffisante, ainsi que l'acquisition, par la ville d'Ajax ou la MTRCA, des terrains riverains à l'est du ruisseau, en vue d'aménagements futurs;

p) mettre à jour le *Plan d'aménagement du port d'Oshawa*, établi en 1984 par Transports Canada et la ville d'Oshawa avec la coopération de la Commission du port d'Oshawa, afin de définir le rôle du port dans le secteur riverain. Il faut examiner les fonctions portuaires traditionnelles dans

le contexte des diverses possibilités d'utilisation des terrains et d'aménagement. Il faut dresser et mettre en oeuvre des plans visant l'avenir du secteur riverain du sud-est d'Oshawa. Si l'on décide qu'on n'a plus besoin d'un port commercial industriel, il faut dissoudre la Commission du port d'Oshawa et transférer ses terrains à la ville d'Oshawa, pour que celle-ci puisse les aménager conformément au plan approuvé, ainsi qu'aux principes adoptés dans le présent rapport;

q) suspendre l'approbation de tout projet résidentiel, commercial, industriel, touristique ou récréatif envisagé dans le secteur riverain de Newcastle tant que n'aura pas été approuvé un plan visant l'ensemble du secteur riverain ou tant qu'on n'aura pas vérifié que ces propositions sont conformes aux principes du plan ou à ceux qu'énonce le présent rapport.

LES TERRAINS DE PICKERING

Plusieurs intervenants ont attiré l'attention de la Commission sur les terrains fédéraux et provinciaux qui avaient été regroupés pour l'aéroport proposé de Pickering et les projets d'urbanisme adjacents. Ces terrains, qui se trouvent juste à l'est de la vallée de la Rouge, ont une superficie totale de quelque 16 187 hectares (40 000 acres), ce qui correspond à une zone qui s'étendrait des îles de Toronto jusqu'à l'avenue Steele et de High Park jusqu'à l'avenue Greenwood. Tous ces terrains appartiennent à des intérêts publics et sont aujourd'hui gérés aux termes de baux de courte durée.

Le gouvernement fédéral envisage de se défaire de la moitié de ses 7 527 hectares (18 600 acres) et de conserver l'autre moitié pour l'aménagement possible d'un aéroport futur. La province vient d'annoncer qu'elle compte aménager quelque 2 833 hectares (7 000 acres) de ses terrains pour créer la collectivité de Seaton. La plupart des terrains fédéraux et provinciaux de Pickering sont d'excellentes terres agricoles et comprennent une mosaïque de zones naturelles et de vallées de grande valeur.

Comme l'a fait observer Lorne Almack de la Pickering Rural Association :

> Il ne s'agit pas ici de terrains ordinaires. Ils sont verts, ils appartiennent aux Ontariens et aux Canadiens. Libre à nous de prendre des décisions intelligentes sur ce qu'il convient d'en faire, et de montrer que nous avons l'environnement à coeur.

La Commission convient que c'est, pour les deux paliers du gouvernement, l'occasion idéale de faire preuve de leadership. Il faut améliorer la gestion de ces terrains, qui se fait actuellement dans le cadre de baux à court terme, car cette forme de gestion se prête à l'exploitation abusive des terres agricoles et à la détérioration de l'environnement. Si l'on se contente de vendre les terrains au plus-offrant, on ne fera qu'encourager la prolifération des banlieues qui caractérise les terrains adjacents et on laissera s'échapper l'occasion d'offrir un meilleur modèle d'utilisation des espaces verts contigus aux zones urbaines.

À l'origine d'un grand nombre des réserves publiques à propos de l'avenir de ces terrains, il y a le manque de clarté des intentions à long terme des autorités provinciales et fédérales et l'absence de coordination entre les deux gouvernements. Voilà maintenant près de vingt ans que ces gouvernements ont acheté ces terrains. Il semble raisonnable de s'attendre qu'ils décident ce qu'ils comptent en faire et qu'ils s'entendent pour planifier la gestion ou la cession des terrains dont ils n'ont pas besoin.

En annonçant la « ville environnementale » de Seaton qu'elle envisage de créer sur une partie des terrains de Pickering, la province a montré qu'elle accepte le principe de l'utilisation innovatrice des terrains

Regard vers le lac Ontario, tout juste à l'est d'Oshawa

dans l'intérêt public. La Commission félicite la province d'avoir pris cette importante initiative. Il faut, en dressant les plans d'urbanisme de Seaton, veiller à ne pas perdre de vue le concept louable de ville environnementale et à ne pas créer une autre ville-dortoir tentaculaire. Il est essentiel que les densités et formes d'aménagement autorisées se prêtent à la prestation des services nécessaires et fassent la démonstration des avantages écologiques d'un urbanisme compact. Toutefois, la planification doit aller plus loin et veiller à ce que cette ville environnementale s'inscrive dans un environnement rural durable.

Recommandations

79. Les gouvernements fédéral et provincial devraient collaborer à la planification coordonnée de l'avenir des terrains de Pickering, ainsi qu'à la gestion ou à la cession des terrains dont ils n'ont pas besoin.

80. Les gouvernements fédéral et provincial devraient, en coopération, veiller à ce qu'une partie des terrains servent à l'agriculture et créer un milieu rural utile et plein de vie, où l'on accorde la priorité aux pratiques qui ménagent l'environnement et qui préservent les possibilités futures d'un couloir de verdure menant jusqu'à la ville.

UN POINT TOURNANT

La région du Grand Toronto est arrivée à un point tournant de son histoire. Il n'y a pas encore longtemps, la société pensait que l'environnement pourrait continuer d'absorber les détritus d'une économie industrielle moderne. Plus récemment, on a commencé à penser que l'environnement et l'économie s'opposent inévitablement et qu'on ne peut favoriser l'un sans faire de tort à l'autre.

Aujourd'hui, on a pris conscience que, loin de s'exclure mutuellement, l'environnement et l'économie dépendent l'un de l'autre : la qualité de la vie et le développement économique ne peuvent être préservés dans un environnement qui se détériore.

La façon dont nous choisirons de traiter l'environnement et le secteur riverain du Grand Toronto aura de lourdes conséquences. S'ils prennent conscience de la nécessité de résoudre les problèmes environnementaux qui leur ont été légués et de formuler des stratégies visant à protéger l'environnement aujourd'hui et demain, et s'ils agissent en conséquence, les pouvoirs publics et les particuliers auront pris le bon tournant.

— David Crombie

ANNEXES

ANNEXE A

DÉCRETS

C.P. 1988-589

CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 30 mars 1988

VU QUE la possibilité historique d'aménager un secteur riverain unique de classe internationale à Toronto;

VU QUE le défi ne peut manifestement pas être relevé sans une collaboration accrue des divers paliers de gouvernements, des commissions, des organismes spéciaux et du secteur privé;

VU QUE le Comité intergouvernemental du secteur riverain a relevé un certain nombre de questions urgentes à étudier et à régler;

ET VU QUE le gouvernement du Canada détient certaines attributions en matière de compétences et de biens immobiliers dans ce secteur;

À ces causes, le Comité du Conseil privé, sur avis conforme du Premier ministre, recommande que l'honorable David Crombie soit autorisé à exercer les fonctions de commissaire à compter du 1er juin 1988 et que soit émise, à compter de cette date et en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, une commission revêtue du grand sceau du Canada portant nomination de l'honorable David Crombie à titre de commissaire chargé de faire enquête, de formuler des recommandations au sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto, d'amener les autorités en cause à souscrire auxdites recommandations afin que, dans l'intérêt public, les terres et les compétences fédérales favorisent l'aspect physique, écologique, législatif et administratif de l'utilisation, de la fréquentation et de l'aménagement du secteur riverain de Toronto et des terres avoisinantes, et, plus particulièrement, d'examiner

a) le rôle et le mandat de la Commission du havre de Toronto;

b) l'avenir de l'aéroport de l'île de Toronto et des services de transport connexes;

c) les questions relatives à la protection et au rétablissement du milieu naturel, dans la mesure où elles relèvent de la compétence fédérale;

.../2

d) les questions relatives à la gestion efficace des terres fédérales situées dans le secteur riverain de Toronto; et

e) l'utilisation possible des compétences, des installations et des terres fédérales pour favoriser des projets d'envergure tels que les Jeux olympiques et l'Exposition universelle; et,

le Comité recommande également que le commissaire:

a) reçoive pour instructions de chercher à consulter toutes les parties intéressées, surtout le gouvernement de la province d'Ontario et l'administration de la ville et de la banlieue de Toronto;

b) soit autorisé à adopter les méthodes et les procédures qu'il considère les plus indiquées à l'égard de la conduite de l'enquête au moment qu'il jugera opportun;

c) reçoive, dans la conduite de l'enquête, l'aide nécessaire de la part des fonctionnaires et employés des divers ministères ou organismes du gouvernement du Canada;

d) soit autorisé à siéger aux endroits et aux moments qui peuvent s'imposer et à louer des bureaux et des installations dont peut avoir besoin son personnel, conformément aux politiques du Conseil du Trésor, tant à Ottawa qu'à Toronto;

e) soit autorisé à recourir, lorsqu'il le jugera nécessaire ou souhaitable, aux services de personnel et de conseillers techniques, y compris un avocat, dont les taux de rémunération et de remboursement devront être approuvés par le Conseil du Trésor;

f) soit autorisé à recourir, comme le prévoit l'article 11 de la Loi sur les enquêtes, aux services d'experts et d'autres personnes dont les taux de rémunération et de remboursement devront être approuvés par le Conseil du Trésor;

.../3

g) soit autorisé à publier des études spéciales aux moments qu'il jugera convenir et à présenter au gouverneur en conseil les rapports provisoires que ce dernier peut exiger;

h) reçoive pour instructions de présenter au gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 1er juin 1991, son rapport dans les deux langues officielles; et

i) reçoive pour instructions de remettre les dossiers et documents de l'enquête au greffier du Conseil privé le plus tôt possible après la fin de l'enquête.

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIEE CONFORME

CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVE

Ontario

Décret 2465/89

(Traduction)

Sur la recommandation du soussigné, le Lieutenant-gouverneur, de l'avis et du consentement du Conseil exécutif, décrète ce qui suit:

ATTENDU

Que la province d'Ontario reconnaît l'importance du Rapport provisoire et des recommandations de la Commission royale fédérale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, présidée par l'honorable David Crombie;

Que, afin de rouvrir le secteur riverain au public en général, le Commissaire a recommandé qu'il y ait une gestion et une coopération intergouvernementales, que le mandat de la Toronto Harbour Commissionners soit repensé et que les terrains de la Toronto Harbour Commissionners et les terrains provinciaux situés dans la partie centrale du secteur riverain soient "mis en commun" afin qu'on puisse mener à bonne fin une évaluation environnementale globale permettant de déterminer l'aménagement convenant le mieux à ces terrains;

Que dans son Rapport intérimaire, la Commission reconnaît l'importance environnementale du secteur riverain et sa dépendance écologique des régions traversées par des cours d'eau qui se jettent dans le lac Ontario;

Que dans son Rapport intérimaire, la Commission reconnaît aussi les importantes pressions socio-économiques qui déterminent le développement du secteur riverain et l'importance de planifier et de développer le secteur riverain en pensant à la qualité de vie et au bien-être des zones non riveraines;

Que la province d'Ontario reconnaît avoir un intérêt dans plusieurs aspects primordiaux de la prochaine étape (la deuxième étape) de la réalisation du mandat de la Commission, notamment faire en sorte qu'il soit dûment tenu compte de l'environnement naturel dans tous les projets de développement du secteur riverain, que tous ces projets fassent une large place aux espaces verts et permettent au public d'avoir continuellement accès au secteur riverain et qu'on trouve de bonnes solutions aux problèmes de transport et de qualité de vie posés par la nécessité d'assurer le développement socio-économique durable de la région économique qui connaît la croissance la plus rapide au pays;

Que la province possède dans le secteur d'importantes superficies de terrain indispensables au développement futur du secteur riverain;

Que la province d'Ontario souhaite collaborer avec le gouvernement fédéral à la deuxième étape des travaux de la Commission royale afin de permettre la réalisation des objectifs énoncés dans le Rapport provisoire de la Commission, d'éviter toute confusion quant à la conviction de la province d'Ontario qu'il est nécessaire de coordonner et de planifier soigneusement le développement du secteur riverain et d'éviter aussi une inutile répétition d'audiences publiques;

Que la province estime opportun de faire effectuer, en vertu de la Loi sur les enquêtes publiques, Lois refondues de l'Ontario, 1980, c. 411, une enquête sur les sujets ci-dessous concernant le secteur riverain de Toronto, sujets qui sont ici déclarés être d'intérêt public;

Et que ladite enquête n'est régie par aucune loi particulière,

Conformément à la Loi sur les enquêtes publiques, l'honorable David Crombie est nommé, par commission, commissaire pour :

1. faire enquête et recommander des mesures pour ouvrir et protéger l'accès continu du public à la partie de rivage qui va de la limite est de la région de Durham à la limite ouest de la région de Halton;

2. faire enquête et établir une évaluation environnementale des terrains de la Toronto Harbour Commissionners et des terrains provinciaux adjacents qu'il a été recommandé, dans le Rapport provisoire, de mettre en commun;

3. faire enquête et formuler des recommandations sur tout ce qui touche à la gestion et au développement des terrains mis en commun et d'autres terrains riverains visés, et notamment sur :

   a) la répartition appropriée des terrains riverains entre divers usages, à savoir l'habitation, les espaces verts, les utilisations industrielles et commerciales;

b) l'intégration du réseau de transport desservant le secteur riverain au réseau régional;

c) l'aménagement résidentiel et les installations communautaires du secteur riverain;

d) les perspectives d'emploi et de travail dans le secteur riverain;

4. faire enquête et recommander, touchant le secteur riverain, des initiatives propres à conserver et à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des résidents de la région métropolitaine entre la limite est de la région de Durham et la limite ouest de la région de Halton;

5. faire enquête et recommander des formules de financement et autres mécanismes pour relier et intégrer le secteur riverain aux lignes de partage des eaux en amont des lieux ci-haut mentionnés.

Le Commissaire doit avoir terminé son enquête et son évaluation, formulé ses recommandations et remis son rapport d'ici le 1er juin 1991.

Tous les ministères et organismes de l'État doivent prêter au Commissaire toute l'assistance possible de façon qu'il puisse mener à bien son mandat et le Commissaire est habilité à engager les avocats, experts, conseillers techniques, enquêteurs et autre personnel qu'il jugera bon, aux taux de rémunération et de remboursement des frais approuvés par le Conseil de gestion du gouvernement.

Original signé par:

Recommandation _____ Accord _____

Ministre des Affaires municipales

Président

Approuvé et décrété le 12 octobre 1989
Date

_____
Lieutenant-gouverneur

ANNEXE B

BIBLIOGRAPHIE

Baird/Sampson Urban Design Inc. and The Kirkland Partnership. 6 February 1990. *The Lower Yonge Street urban design study*, Toronto: Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor.

Boardman, P. L. 1978. *The worlds of Patrick Geddes: biologist, town planner, re-educator, peace-warrior*, 3. London: Routledge and Kegan Paul.

Burns, R. 1969. "To a mouse, on turning her up in her nest, with a plough, November 1785." In *Burns' poems and songs*, J. Kingsley. London: Oxford University Press.

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Avril 1990. *Un milieu en transition : East Bayfront et le secteur industriel portuaire*, Toronto: Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur le logement et voisinages. 1989. *Logement et voisinages : un secteur riverain habitable*. Toronto: Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. 1989. *Rapport provisoire Été 1989*, Ottawa: Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Canada. Ministère des Pêches et Océans. Octobre 1986. *Politique de gestion de l'habitat du poisson*, Ottawa: Canada. Ministère des Pêches et Océans.

Canada. Parlement. 1985. *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, L.R.C. 1985, c. R-4*, Ottawa: Canada. Parlement.

Canada. Parlement. Chambre des Communes. Mai 31, 1990. *Projet de loi C-73 : Loi portant dissolution ou cession de sociétés d'État et modifiant certaines lois en conséquence*, Ottawa: Canada. Parlement. Chambre des Communes.

Chasan, D. J. and T. J. Dowd. 1988. "Strategic planning: defining port values." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 238. New York: Taylor & Francis.

1990. *Great Lakes, great legacy?*, T. E. Colborn, A. Davidson, S. N. Green, R. A. Hodge, I. C. Jackson, and R. A. Liroff. 230. Baltimore: The Conservation Foundation and the Institute for Research on Public Policy.

Eggleton, A. 9 June 1990. "In Toronto: it's pricey but livable: survey gives us edge over Montreal, five U.S. cities." *Toronto Star* D1.

Erickson, A. 4 October 1980. In *In Erickson's Eden, an architect can improve on nature*, A. Freedman. *Globe and Mail* E3.

Fondersmith, J. March-April 1988. "Downtown 2040: making cities fun." *The futurist* 22(2):12.

Gamble, D. 23 May 1990. "Presentation to the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront public hearings on environment and health, part II." In *Transcript: public hearings on environment and health, part II*, 112. Toronto: Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront (Canada).

1990. "Habitat restoration." In *RAP revival: a citizens' agenda for RAPS: report from A Remedial Action Plan Workshop for*

Citizen Leaders, February 9-11, 1990, Stella Niagara, New York, 14. Buffalo: Great Lakes United.

Hershman, M. J. 1988. "Harbor management: a new role for the public port." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 19. New York: Taylor & Francis.

Hershman, M. J. and R. Scott Bittner. 1988. "Ports over time: historical perspectives on the public port." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 52. New York: Taylor & Francis.

Hilts, S. G. 1986. "Why protect natural heritage?" In *Islands of green: natural heritage protection in Ontario*, 24. Toronto: Ontario Heritage Foundation.

Hiss, T. 21 August 1989. "Reflections: encountering the countryside: II." *New Yorker* 40.

Hough, M. 1989. *City form and natural process: towards a new urban vernacular*, London: Routledge.

_____. 1990. *Out of place: restoring identity to the regional landscape*, New Haven: Yale University Press.

Hough, Stansbury & Woodland Limited, Acrop & Associates, F. J. Reinders and Associates Canada Limited, Michael Michalski Associates, Emrik Suichies & Associates and Anthony Usher Planning Consultant. April 1987. *Port Credit harbour & waterfront concept*, RCFTW Hearing Document, 50004B. Mississauga: Mississauga (Ont.).

International Joint Commission. 1990. *Fifth biennial report under the Great Lakes Water Quality Agreement of 1978 to the governments of the United States and Canada and the state and provincial governments of the Great Lakes Basin: part I*, Ottawa: International Joint Commission.

_____. 1990. *Fifth biennial report under the Great Lakes Water Quality Agreement of 1978 to the governments of the United States and Canada and the state and provincial governments of the Great Lakes Basin: part II*, Ottawa: International Joint Commission.

Irwin, N. A. et F. S. Foreman. Mars 1990. *Le transport riverain dans le contexte du transport régional: contexte et enjeux, document de travail préparé pour la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto*. Toronto: Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

"Isaïe 5:8." dans *La Sainte Bible*, Paris, Les Éditions du Cerf, 1961, p. 913.

Leopold, A. 1949. "The land ethic." In *A Sand County almanac, and sketches here and there*, 203. Oxford: Oxford University Press.

Marshall, S. 18 April 1990. "Presentation to the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront public hearings on A Green Strategy for the Greater Toronto Waterfront." *Transcript: public hearings on A Green Strategy for the Greater Toronto Waterfront*, Toronto: Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront (Canada).

Mayer, H. M. 1988. "The physical harbor: new demands on a scarce resource." In *Urban ports and harbor management: responding to change along U.S. waterfronts*, editor M. J. Hershman. 90. New York: Taylor & Francis.

McCormick Rankin, Macaulay Shiomi Howson Ltd., Gore & Storrie Limited, Stephen Chait Consultants and Tranplan. 6 October 1989. *Draft Shell lands secondary plan*, S.l.: Halton (Ont. : Regional municipality), Burlington (Ont.) and Oakville (Ont.).

Metro Toronto Remedial Action Plan. 11 April 1990. *Draft discussion paper on remedial options*, Toronto (Ont.): Metro Toronto Remedial Action Plan.

Metro Toronto Remedial Action Plan. Public Advisory Committee. 11 July 1989. *Metro Toronto Remedial Action Plan goals as established by the Public Advisory Committee*, RCFTW Hearing Document, 500271, Toronto (Ont.): Metro Toronto Remedial Action Plan. Public Advisory Committee.

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority. July 1989. *The greenspace strategy for the Greater Toronto Region: a conservation vision for the 21st century*, Downsview: Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.

Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. June 1990. *Fundamentals: the basis for the Mississauga Waterfront Plan*, Mississauga (Ont.): Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

_____. June 1990. *Strategies to realize the Mississauga Waterfront Plan: implementation: preliminary table of contents*, Mississauga (Ont.): Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

_____. June 1990. *Vision 2020: a plan for the Mississauga waterfront*, Mississauga (Ont.): Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.

Moss, M. L. June 1978. "The urban port: a hidden resource for the city and the coastal zone." In *Urban waterfronts: special issue of Environmental Comment*, 7. Washington: Urban Land Institute.

Mumford, L. 1985. In *Dwellers in the land: the bioregional vision*, K. Sale. 54, 142. San Francisco: Sierra Club.

1985. *The Great Lakes Water Quality Agreement: an evolving instrument for ecosystem management*, National Research Council and Royal Society of Canada. 109. Washington: National Academy Press.

Ontario. Avril 1989. *Loi sur l'évaluation de l'environnement : Statuts revisés de l'Ontario, Chapitre 140, tel qu'il est modifié par l'art. 18 du chap. 71 de 1988 : codification de bureau*, Toronto: Ontario. Ministère du Procureur général.

_____. 13 July 1989. *Land use planning for housing: a statement of Ontario government policy issued under the authority of Section 3 of the Planning Act*, Policy statement, Toronto: Ontario. Ministry of Housing and Ontario. Ministry of Municipal Affairs.

_____. Août 1989. *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire. Loi de l'Ontario de 1983. Chapitre 1 tel qu'il est modifié par le chap. 82 de 1983, l'art. 21 du chap. 32 de 1984, le chap. 16 de 1985 et le chap. 5 de 1989 et certains règlements s'y appliquant*. Toronto: Ontario. Ministère du Procureur général.

Ontario Environmental Assessment Advisory Committee. 15 November 1989. *The adequacy of the existing environmental planning and approvals process for the Ganaraska watershed*, Toronto: Ontario Environmental Assessment Advisory Committee.

Ontario. Legislative Assembly. 1989. *Development Charges Act, S.O. 1989, c. 58*, Toronto: Ontario. Legislative Assembly.

Oshawa Harbour Task Force. February 1984. *Oshawa Harbour development plan: a report to the Oshawa Harbour Commission*, Oshawa (Ont.): Oshawa Harbour Commission.

Pannell Kerr Foster, Patrick Sweet & Associates Limited and Public Management Associates. December 1982. *Land management study for the Port Credit harbour area*, Mississauga: Mississauga (Ont.). Planning and Development Dept.

Parfit, J. 1987. *The health of a city: Oxford, 1770-1974*, Preface. Oxford: Amate Press.

Proctor, Redfern, Bousfield & Bacon. December 1967. *The waterfront plan for the Metropolitan Toronto Planning Area*, Toronto: Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Board and Metropolitan Toronto (Ont.). Council.

Rawson Academy of Aquatic Science. September 1989. *Towards an ecosystem charter for the Great Lakes-St. Lawrence*, RCFTW Hearing Document, 50039A, Ottawa: Rawson Academy of Aquatic Science.

Reid, R., R. Lockhart, and B. Woodburn. March 1990. *A green strategy for the Greater Toronto Waterfront: background and issues, Report / Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront*, Toronto: Canada. Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

Richardson, A. H. 1974. *Conservation by the people: the history of the conservation movement in Ontario to 1970*, xi. Toronto: Conservation Authorities of Ontario.

Sale, K. 1985. *Dwellers in the land: the bioregional vision*, 162. San Francisco: Sierra Club.

Sauriol, C. 1984. *Tales of the Don*, Toronto: Natural Heritage/Natural History Inc.

Schumacher, F. 1985. In *Dwellers in the land: the bioregional vision*, K. Sale. 114. San Francisco: Sierra Club.

Stefansson, V. c. 1930.

Theberge, J. B. 1989. "Changes in water characteristics and aquatic life." In *Legacy: the natural heritage of Ontario*, editor J. B. Theberge. 323. Toronto: McClelland and Stewart.

_____. 1989. "The wholeness of nature." In *Legacy: the natural heritage of Ontario*, editor J. B. Theberge. 375. Toronto: McClelland and Stewart.

Thomas, L. 1985. In *Dwellers in the land: the bioregional vision*, K. Sale. 191. San Francisco: Sierra Club.

Toronto (Ont.). Healthy Toronto 2000 Subcommittee. September 1988. *Healthy Toronto 2000: a strategy for a healthy city*, RCFTW Hearing Document, 50036A, Toronto: City of Toronto Department of Public Health. Healthy Toronto 2000 Subcommittee.

Toronto (Ont.). Planning Board. 18 August 1970. *Metro Centre*, Toronto: Toronto (Ont.) Planning Board.

_____. 20 May 1982. *Plan for the Railway Lands: progress report, Part II*, Toronto: Toronto (Ont.). Planning Board.

_____. 23 January 1978. *The Railway Lands: basis for planning*, Toronto: Toronto (Ont.). Planning Board.

_____. 23 January 1978. *The Railway Lands: proposed goals and objectives*, Toronto: Toronto (Ont.). Planning Board.

Toronto (Ont.). Planning and Development Dept. September 1983. *Railway Lands part II: development concept*. Toronto: Toronto (Ont.). Planning and Development Department.

_____. March 1985. *Railway Lands part II: implementation strategy*. Toronto: City of Toronto Planning and Development Dept.

_____. August 1985. *Railway Lands part II: memorandum of conditions*, Toronto: Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.

Toronto (Ont.). Special Advisory Committee on the Environment. 30 October 1989. *The changing atmosphere: a call to action*, Toronto: Toronto (Ont.). Special Advisory Committee on the Environment.

Toronto Planning Board. 1962. *The core of the Central Waterfront: a proposal by the City of the Toronto Planning Board*, Toronto: Toronto Planning Board.

_____. 1963. *The plan for downtown Toronto*, Toronto: Toronto Planning Board.

ANNEXE C

PUBLICATIONS DE LA COMMISSION

Les rapports et les documents de travail publiés par la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto sont disponibles en français et en anglais. On peut les obtenir à l'adresse suivante : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, 207 Queen's Quay ouest, 5e étage. C.P. 4111, Succursale A, Toronto (Ontario) M5W 2V4.

1. *Environnement et santé : questions liées au secteur riverain de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'environnement et la santé. ISBN 0-662-16937-9. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-1F.

2. *Logement et voisinages : un secteur riverain habitable*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur le logement et les voisinages. ISBN 0-662-16936-0. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-2F.

3. *Accès et déplacements. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto*. Groupe de travail sur l'accès et les déplacements. ISBN 0-662-16937-9. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-3F.

4. *Parcs, distractions et aménagements publics*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les parcs, distractions et aménagements publics. ISBN 0-662-16936-0. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-4F.

5. *Emploi, perspectives et croissance économique*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les emplois, les perspectives et la croissance économique. ISBN 0-662-16930-0. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-5F.

6. *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Comité d'orientation chargé du dossier des commissaires du havre de Toronto. ISBN 0-662-16966-2. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-6F.

7. *L'avenir du Toronto Island Airport : les enjeux*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-17067-9. N° de cat. du MAS Z1-1988/1- 41-7F.

8. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : contexte et enjeux*. Ron Reid, Rob Lockhart et Bob Woodburn. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96264-8. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-41-8F.

9. *Le transport riverain dans le contexte du transport régional : contexte et enjeux*. Neal A. Irwin et F. Shane Foreman. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-926232-X. N° de cat. du MAS Z1-1988/1-52-2F.

10. *Un milieu en transition : East Bayfront et le secteur industriel portuaire*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96265-5 N° de cat. du MAS Z1-1988/1-52-3F.

Rapport provisoire Été 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-95619-2. N° de cat. du MAS Z1 1988/1F.

Documents de travail

Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto
N° de cat. du MAS Z1-1988/1-42-1F
ISBN 0-662-95915-9

Index du premier rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, août 1989.
N° de cat. du MAS Z1-1988/1-42-2F
ISBN 0-662-96233-8

L'industrie riveraine urbaine : la planification et le développement d'une industrie verte pour le XXI^e siècle: Rapport sur le symposium, le 16 novembre 1989.
N° de cat. du MAS Z1-1988/1-52-1F
ISBN 0-662-96233-8

La contamination du sol et le réaménagement du port de Toronto.
N° de cat. du MAS Z1-1988/1-42-3F
ISBN 0-662-96263-X

Le Plan du Port de Toronto de 1912 : buts industriels et réalités économiques
N° de cat du MAS Z1-1988/1-42-4F
ISBN 0-662-96262-1

ANNEXE D

SOURCE DES ILLUSTRATIONS

Photos fournies par :

Page couverture :

La Lower Rouge
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

Chapitre un :

p. 19
Une forêt de bois dur
David J. Hawke

p. 23
Le boulevard Lake Shore et le Keating Channel
Bill Teron

p. 23
Le bec-scie couronné
David J. Hawke

p. 26
Corridor de transport, Communauté urbaine de Toronto
Diana Jardine, Toronto Waterfront Charrette

p. 27
Petite chouette boréale
David J. Hawke

p. 30
Oak Ridges Moraine à l'autonme
Save the Oak Ridges Moraine

p. 31
Le coeur du quartier des affaires, ville de Toronto
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 34
La Lower Morningside, un tributaire de la rivière Rouge
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

p. 35
Baignade interdite à la plage Sunnyside, juin 1990
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 38
L'embouchure de la rivière Don et le Keating Channel
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

P. 39
Pâturages près de la ville de Newcastle
Dr. J.D. Murray

p. 42
Le vrai « Bluejay» de Toronto
David J. Hawke

p. 43
Citerne de vrac liquide, secteur industriel portuaire
Gene Desfor

p. 46
L'horizon torontois vu du quai Polson, dans le port de Toronto
Dr. J.D. Murray

p. 47
Le site choisi par l'artiste, rivière Don, près de Toronto. Carte postale dans le style édouardien de 1900
Gracieuseté des archives de la ville de Toronto

p. 47
La trille, emblème de l'Ontario
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

Chapitre deux:

p. 52
Rivière Rouge — Écoulement pollué d'un égout pluvial
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

p. 53
Pêche sportive sur le lac Ontario
Metropolitan Toronto Convention and Visitors Association

p. 54
Cygnes dans le Pumphouse Marsh, à Oshawa
Barbara North, South Oshawa Residents Association

p. 56
L'érable G'Mas
David J. Hawke

p. 57
Côté est de Ship Channel dans le port de Toronto
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 58
Accès des passagers du train au centre-ville de Toronto
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 60
L'embouchure de la rivière Rouge
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 61
L'embouchure de la rivière Don
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 64
Le rivage de Frenchman's Bay à l'état naturel
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 66
Les Jardins Gairloch d'Oakville
Town of Oakville

p. 67
Planche à voile sur le lac Kelso, Kelso Conservation Area, à Milton
Halton Regional Conservation Authority

p. 69
Martin Goodman Trail, dans le secteur Cherry Beach
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 70
Accès au secteur riverain depuis la rue York
Bill Teron

p. 71
Rivage à l'état naturel dans le parc provincial Darlington, à Newcastle
D[r] J.D. Murray

p. 73
Promenade du secteur riverain d'Oakville
Town of Oakville

p. 74
Les gratte-ciel du secteur riverain de Toronto, le 15 juin 1990
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 74
Le traversier de l'île de Toronto
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 75
La marina de Bluffer's Park, à Scarborough
D[r] J.D. Murray

p. 77
Pêche en famille dans le parc provincial Darlington
D[r] J. D. Murray

p. 79
Mimico Housing Co-operative, Etobicoke
David Smiley, Co-operative Housing Federation of Toronto

p. 79
Protection du rivage près de la South Marine Drive, à Scarborough
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

Chapitre trois

p. 86
Le traversier du Toronto Island Airport
Shane Foreman, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 93
Port de Toronto, MT 35, dragage du Keating Channel
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 97
L'aménagement du parc Tommy Thompson
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 100
Parc provincial Darlington, à l'est d'Oshawa
D[r] J. D. Murray

p. 101
Promenade en hiver dans la vallée de la rivière Rouge
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

p. 105
Jogging dans le voisinage de St. Lawrence
Metropolitan Toronto Convention and Visitors Association

p. 105
Martin Goodman Trail, au sud du boulevard Lake Shore
Metropolitan Toronto Convention and Visitors Association

p. 108
Les chutes Hilton, à Milton
Halton Region Conservation Authority

p. 109
Voies d'accès de l'autoroute Gardiner
Bill Teron

p. 111
Exploration des rives de la rivière Humber
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 117
Entreposage du sel dans le port de Toronto, MT51
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 120
Plage et promontoires, à l'est de Port Darlington
D[r] J.D. Murray

p. 124
Inauguration du Harbourfront LRT, en juin 1990
Deborah Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 125
Fin d'un quart de travail dans le port de Toronto
D[r] J. D. Murray

p. 125
Promenade estivale, îles de Toronto
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 130
Le chemin Lake Shore, Toronto, carte postale dans le style édouardien de 1900
Gracieuseté des archives de la ville de Toronto

p. 133
La tour du CN vue des îles de Toronto
Shane Foreman, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 135
Jardins communautaires de la rue Leslie, dans le secteur industriel portuaire
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 141
Terres cultivées dans la région de Newcastle
Dr D.J. Murray

p. 144
Collaboration intergouvernementale en matière d'environnement, examen du rapport provisoire, février 1990
Andrea Short, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 151
Études des affluents de la rivière Rouge
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

p. 151
Le ruisseau Sixteen-Mile, dans le parc Lions Valley, à Oakville
Halton Region Conservation Authority

p. 157
Contrôle des niveaux d'eau au moyen du drainage, dans les marécages Centennial de Scarborough
Jim Robb, Save the Rouge Valley System

p. 159
Coucher du soleil sur Ashbridge's Bay
Dr J.D. Murray

p. 163
Regard vers le lac Ontario, tout juste à l'est d'Oshawa
Dr J.D. Murray

Cartes fournies par :
Carte 1 : Biorégion du Grand Toronto : 18K Design Communications, Toronto, Ontario

Carte 2 : Unir les espaces verts : un sentier du secteur riverain: 18K Design Communications, Toronto, Ontario

Carte 3 : East Bayfront/Port Industrial Area:O'Halloran Campbell Consultants Ltd., Halifax, Nova Scotia

Exhibition Place/Ontario Place/Fort York Utilisation conceptuelle : Berridge, Lewinberg, Greenberg, Toronto, Ontario

Illustration
Affiche Oak Ridges Moraine: Save The Oak Ridges Moraine (S.T.O.R.M.), Toronto, Ontario.

INDEX

40 rue Bay (Toronto, Ont.), 124

Académie Rawson des sciences de l'eau, 21

accès, 59-61, 65-66, 68-72, 78, 84, 93, 102, 107, 111-116, 119, 122-125, 127, 129-131, 137, 141, 145, 154-157, 161

accès visuel *voir* vues

accessibilité, 65, 69, 72

Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, 20, 33, 51, 84

accords, 20, 51, 84, 140

Adequacy of the Existing Environmental Planning and Approvals Process for the Ganaraksa Watershed (The), 90

Adirondack Trail (N.Y.), 86

administration du port, 145

aéroport international Lester B. Pearson, 32, 131

aéroports, 32, 124, 131, 162

affluent, 53

agriculture, 24, 43, 46, 52, 163

aigle à tête blanche, 44

Ajax (Ont.), 62, 71, 157, 161

Almack, Lorne, 162

aménagement régional, 53, 68

aménagements communautaires, 78

aménagements résidentiels, 27, 61-62, 68, 118, 158, 160

anhydride sulfureux, 39-40

appartements vacants, 32

Aquarium of Metropolitan Toronto, 66

arbres, 25, 55, 59, 63, 76, 102-104, 125, 127, 129, 131, 137

Arrowhead Metals Ltd., 122

Arsenaux canadiens (Mississauga, Ont.), 115

Ashbridge's Bay (Toronto, Ont.), 33, 53

Association canadienne du droit de l'environnement, 85

Association du secteur riverain, 73, 88

Ataratiri (Toronto, Ont.), 72, 124

Atlantic Packaging Products Ltd., 58

audiences publiques, 53, 58, 64-65, 125-126, 139, 159

audiences publiques : Environnement et Santé, 96, 98, 119-120

audiences publiques : Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto, 53

Aurora (Ont.), 38

automobile (émissions), 40, 41

Autoroute 401, 32

autoroutes, 28, 32, 37, 69-72, 103, 122

Autoroute Don Valley (Toronto, Ont.), 37

Autoroute Gardiner (Toronto, Ont.), 70-72, 122

averse *voir* chute de pluie

B

banlieusards, 32

baromètre de l'écosystème, 55, 56

bassins d'air, 38, 53

Bassin des Grands Lacs, 18, 20, 22, 33, 44, 52, 91-92, 100

Bassin versant de la rivière Don, 10, 21-22, 42-43, 152

Bassin versant de la rivière Humber, 96

bassins versants, 17, 21-22, 35, 37, 42-43, 47, 53, 58, 72, 90, 107, 154

Bathurst St. (Toronto, Ont.), 140

Bay St. (Toronto, Ont.), 68, 126, 137

BCP, 33, 37, 44-45

bernache du Canada, 56, 102

Better Living Centre (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 132

bihoreau à couronne noire, 44

Biorégion du Grand Toronto, 22-25, 27-28, 36-39, 42, 45-47, 52, 83, 85, 87, 192, 101

biorégions, 37, 42, 47, 52

Bluffer's Park (Scarborough, Ont.), 77, 154-156

Board of Trade of Metropolitan Toronto, 63

Bond Head Bluffs (Newcastle, Ont), 57, 161

Bowmanville (Ont.), 158

Bowmanville (Ont.). Town council, 158

Bowmanville Creek (Newcastle, Ont.), 74, 161

Brimley Road (Scarborough, Ont.), 155

Bronte Creek (Oakville, Ont.), 74, 113

Bronte Outer Harbour (Halton, Ont.), 111, 113

Brookmount Rd. (Toronto, Ont.), 153

Bruce Trail Association, 88

Bruce Trail (Ont.), 86, 88

Burlington (Ont.), 84-86, 89, 110-114

Burlington (Ont.), City Council, 114

Burlington (Ont. : Municipality), 73, 114

Burlington Beach (Ont.), 111-113

Burloak Park (Burlington, Ont.), 111-114

C

Californie, 40

CAMO. Commission des affaires municipales de l'Ontario, 119, 121, 138, 140

Canada. Bureau fédéral de gestion des biens immobiliers, 140

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, 21, 28, 51, 56-57, 83, 96-97, 99, 107, 110, 129, 133, 135, 136, 142, 144, 152-153, 155, 157

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. East Bayfront et le secteur portuaire industriel : un milieu en transition, 51

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Examen de l'environnement à East Bayfront et dans le secteur portuaire industriel, 21, 28, 51, 53, 83

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur le Logement et voisinages, 78, 153

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics, 76, 78

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Le transport riverain dans le contexte du transport régional, 145

Canada. Conseil de recherches en sciences et en génie, 150

Canada. Conseil du Trésor, 135, 140

Canada. Environnement Canada, 63, 98, 102, 119, 150

Canada. Environnement Canada — Service canadien de la faune, 102

Canada. Industrie, Sciences et Technologie, 150

Canada. Ministère de la Défense nationale, 129

Canada. Ministère de l'Énergie, des Mines et Ressources, 150

Canada. Ministère des Pêches et Océans. Direction des ports pour petits bateaux, Région de l'Ontario, 111

Canada. Ministre des Travaux publics, 134, 136

Canada. Ministre d'État (Privatisation et affaires réglementaires), 136

Canada. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : contexte et enjeux*, 58, 86, 104

Canada. Société canadienne des postes, 115, 124

Canada. Transports Canada, 113, 161

Canada. Travaux publics Canada, 135

Canada Malting site (Toronto, Ont.), 134

Canadian National Exhibition, 131

Canadian Water and Wastewater Association, 99

Canadien National, 115, 122, 136, 138, 140, 154, 156

Canadien Pacifique, 136, 138, 140, 156

carpe, 45

Carruther's Creek (Ajax, Ont.), 57, 161

Castle Frank (Toronto, Ont.), 36

CCEE *voir* Comité consultatif de l'évaluation de l'environnement

Centenaire du réseau des parcs provinciaux de l'Ontario, 89

Central Area Plan (Toronto, Ont.), 138

Central concept, 108

Central Lake Ontario Conservation Authority (CLOCA), 104, 157, 159

Central Park (New York, N.Y.), 130

Centrale électrique R.L. Hearn, 30

Centrale nucléaire de Pickering, 30, 161

Centrale nucléaire de Darlington, 161

Centrale d'électricité Lakeview (Mississauga, Ont.), 30

Centre du commerce international (Toronto, Ont.), 148

Centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement, 148-151

Centre for the Great Lakes, 85

Centre scientifique des Grands Lacs, 112, 114

centres de commerce ou commerciaux, 87, 131-133, 148

Centres d'interprétation, 77, 88

centres nautiques, 134

Changing Atmosphere : A Call to Action (The), 41

Cherry Beach (Toronto, Ont.), 21, 24, 146

CHIN pique-nique (Toronto, Ont.), 131

chute de pluie, 24, 31, 35-36, 98

Cinquième rapport biennal sur la qualité de l'eau dans les Grands Lacs 1978 (Partie II), 85, 91

circulation, 32, 69, 127, 130, 132, 157, 160

Clement, John, 138

CLOCA *voir* Central Lake Ontario Conservation Authority

clubs de voile, 78

CMI *voir* Commission mixte internationale

CN *voir* Canadien National

CNE *voir* Canadian National Exhibition

Comité consultatif de l'évaluation de l'environnement de l'Ontario (CCEE), 90, 119

Commission du port d'Oshawa, 158

Commission mixte internationale, 33, 37, 83, 85, 91-93, 95, 119

Communauté urbaine de Toronto, 22, 31, 33, 35, 52, 76, 83, 93-95, 97, 99, 102, 122-123, 126-127, 133, 138, 144, 148, 152-156

compétence, 46-47, 83, 85, 96, 114, 129, 133, 142, 146, 148, 152-153, 159

Conseil national de recherches du Canada, 150

conservation de l'eau, 37, 53, 62, 98

conservation de l'énergie, 29, 63

conservation du patrimoine, 76, 131-134

consultation du public, 72, 93, 95-96, 110-111, 116

contribution du public, 55

coopération, 37, 42, 45-47, 83-85, 97, 100, 111, 136 *voir aussi* coopération intergouvernementale

coopération intergouvernementale, 33, 35, 37, 47, 72, 83, 144

Corbett Creek (ruisseau Corbett) (Oshawa, Ont.), 58

Core of the Central Waterfront (The), 136

cormoran, 44

Coronation Park (Toronto, Ont.), 129-130, 134

corridors de transport (couloirs), 25, 37, 41-42, 45, 68, 70-72, 87, 125

corridors des chemins de fer (couloirs), 25, 68-71, 124, 136-138

couleuvre à ventre rouge, 54

couleuvre tacheté, 54

cours d'eau *voir* ruisseaux, rivières

CP Rail *voir* Canadien Pacifique

Credit River (Mississauga, Ont.), 74, 88, 114

Credit Valley Conservation Authority, 114

croissance urbaine et économique, 29, 48, 53-60, 66, 72, 79

CVCA *voir* Credit Valley Conservation Authority

D

Davis, William, 140

DDT, 44

déboisement, 23, 25, 43 *voir aussi* déforestation

débordement des égouts, 36-37

décharges des déchets, 28, 30-31, 61-62, 94

décharges d'eaux usées, 31, 36-37, 92

déchets *voir* déchets solides

déchets dangereux, 31, 37, 94

déchets solides, 28-30

décret ministériel de zonage, 136

déflecteur, 120-121

déforestation, 22-24, 36, 43

déindustrialisation, 115, 121-123

densité, 65, 88, 91, 109, 115-123, 139, 153, 163

dessin paysager, 60-62, 65-66, 70, 77-78, 131, 139

développement durable, 83, 112, 163

déversement nul, 92

digues, 23

districts financiers, 124, 134, 139

diversité, 18, 42, 53-56, 63-65, 83, 85, 87, 101-102

Don River (Toronto, Ont.), 25, 36-37, 44, 47, 72-74, 76, 152-154

Don River Task Force, 76, 152

Don Valley (Ont.), 21, 42, 74, 103, 147, 152-153

Don Valley Brick Works, 77

Don Valley Wildlife Corridor (corridor de la faune dans la vallée de la Don), 147

Draft Discussion Paper on Remedial Options, 96-97

Draft Shell Lands Secondary Plan, 114

dragage, 23, 28, 52, 95

dreissena, 24, 45

Dufferin Street (Toronto, Ont.), 130

Duffin Creek (Ajax, Ont.), 73-74, 76-77, 88

Dumez (France), 149

Durham (Ont.); Regional municipality, 95, 104, 157-161

Durham (Ont. Regional municipality). Planning Committee, 83

Durham Region Field Naturalists, 58, 161

Dylex site (Toronto, Ont.), 115, 124

E

East Bayfront (Toronto, Ont.), 21, 80, 83, 124-134, 142-144, 146-148, 152

East Bayfront et le secteur portuaire industriel : un milieu en transition, 51, 144

East Point Park (Scarborough, Ont.), 99, 154-155

Eastern Beaches (plages de l'est) (Toronto, Ont.), 59, 112, 153

eau de consommation *voir* eau potable

eau potable, 24, 33, 35-45, 51-52, 92, 98

eau souterraine, 21-23, 28, 37, 46, 90-91, 110

eaux de surface, 23, 25, 98

eaux souterraines contaminées, 28

eaux usées, 18, 31, 36, 46, 53, 84, 98

Ecosystem Charter for the Great Lakes, 21

écosystèmes, 17-19, 22-23, 25, 37-38, 41, 44-48, 51-58, 83-86, 90-92, 95, 101-102, 114, 119, 123-124, 151-152, 160-161

écoulement des eaux de pluie, 31-32, 45, 53, 58, 120

écureuil volant, 45

édifices historiques, 73, 76

éducation, 76-77, 132

effet de serre, 41

effluent, 37, 94, 99

égouts, 31-32, 35-37, 45, 53, 94-95, 98

égouts pluviaux, 17, 37

électricité, 29

élimination complète des décharges, 33, 94 *voir aussi* déversement nul

embouchure, 17, 24, 58, 73, 88, 113, 115, 147, 155

emploi, 29, 99, 109, 121-122, 132, 147-148

enlèvement des déchets *voir* ordures

Ententes de collaboration visant le secteur riverain, 84-85, 95, 97, 107, 113, 115, 124, 135, 155, 160

Environnement Canada *voir* Canada. Environnement Canada

éphémères, 18-19

épuration des eaux usées, 31, 33-35, 84, 94-95, 99

érosion, 22, 58, 69, 76, 102, 104, 107, 111, 113, 115, 157

escarpement de Niagara (Ont.), 22, 25, 74, 88

espaces libres, 46, 62-66, 68 *voir aussi* espaces verts

espaces verts, 45, 58, 62-65, 68, 84, 86-87, 107-109, 111-113, 118, 123, 129, 147, 149, 153-155, 158, 162

espèce en voie d'extinction, 43, 102

espèces indigènes, 53, 55, 102-103

États-Unis, 20, 33, 41, 84, 87, 92, 110, 149

Etobicoke (Ont.), 60-65, 96, 115-123

Etobicoke (Ont.) City Council, 116-118, 123

Etobicoke Creek (Etobicoke, Ont.), 35, 115

eutrophication, 18, 51-52

Exhibition Place (Toronto, Ont.), 72, 131

F

faune, 21, 33, 42-46, 52-53, 55, 74, 89, 91-92, 98, 101-102, 104, 115

Federal Nut and Bolt, 122

Fédération des naturalistes de l'Ontario, 56, 85

fermeture des plages, 31, 35, 37, 51-52, 91

festivals, 131, 133

financement des intervenants, 121

Flèche de la rue Leslie (Toronto, Ont.), 21-25, 45, 54, 76, 100, 124, 131, 146

flore, 53

Fondation Arbres Ontario, 103

fonds, 96-97, 104, 114, 134, 157, 160

Food Products building (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 132

Fort York (Toronto, Ont.)124, 127, 129-130

Fourteen Mile Creek (Hamilton, Ont.), 58, 113

Frenchman's Bay (Pickering, Ont.), 57, 161

Front (rue) (Toronto, Ont.), 137

Fundamentals : The Basis for the Mississauga Waterfront Plan, 114

Ganaraska Region Conservation Authority, 157

Ganaraska River (Ont.), 161

Ganaraska Trail (Ont.), 87

Ganaraska Valley (Ont.), 87

Gardiner/Lake Shore Corridor (Toronto, Ont.), 72, 124, 134

Gardiner/Lake Shore Task Force *voir* Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor

Gare Union (Toronto, Ont.), 124, 137-138, 140-142

General Motors of Canada Limited, 58

glaciers, 22-24

GO Transit, 32, 126, 131, 138

goéland argenté, 44

Goodyear Canada Inc., 122

Gore Park (Toronto, Ont.), 129

gouvernement fédéral, 33, 41, 59, 83, 85, 92-93, 95-97, 102, 110-111, 113-115, 123, 135-138, 140, 142, 144, 146, 149-150, 162-163

gouvernement municipal, 58-66, 83, 85, 92-93, 102, 104, 110-113, 123, 136, 138, 153, 160

gouvernement provincial, 35, 83-85, 88, 92-93, 95-97, 100, 102, 107, 110, 113-114, 123, 136, 138, 142, 144, 153-154, 160, 162-163

Graham Creek (Newcastle, Ont.), 58, 161

Grand Harbour development project (Etobicoke, Ont.), 119

Grand Tronc, 137

Grands Lacs, 21, 37, 45, 51, 91-92, 95

granulat, 24-25, 60, 145

gratte-ciel, 66, 126

gravier *voir* granulat

Great Britain. British Countryside Commission, 103

Great Lakes, Great Legacy?, 23

Greater Toronto Coordinating Committee, 83, 107

Greenwood Race Track (Toronto, Ont.), 124, 153-154

Grindstone Creek (Burlington, Ont.), 74, 113

Groupe de Black Creek, 55

GRCA *voir* Ganaraska Region Conservation Authority

GTCC *voir* Greater Toronto Coordinating Committee

Guild Inn (Scarborough, Ont.), 88, 154-156

Guselle, Katherine, 90

H

habitat, 25, 35-37, 42, 45, 51-58, 88, 91-92, 101-104, 107, 113, 160-161 *voir aussi* habitat de la faune, 45-46, 51-57, 92, 115

habitat de la faune, Hack, Gary, 134

Halton (Ont.), 22, 31, 58, 95, 111-114

Halton Region Conservation Authority, 111, 113

Halton Region Waterfront Plan, 111-112

Harbourfront (Toronto, Ont.), 68, 72, 100, 122, 124, 129, 133-136, 140-141

Harbourfront Corporation, 118, 133-136

Harbourfront Corporation. Board of Directors, 133-134

Harbourfront Foundation, 133-135

Harbourfront LRT, 126

Harbour Square (Mississauga, Ont.), 114

hareng, 42, 44

HCF *voir* hydrocarbures chlorofluorés

Heads of Council Committee (Greater Toronto Area, Ont.), 83

Healthy Toronto 2000, 33, 140

Highland Creek (Scarborough, Ont.)154-155

Highland Creek Marsh (Scarborough, Ont.), 154

HMCS York (Toronto, Ont.), 127, 129, 133

Hough, Michael, 102

Hubbard, Marie, 83

Humber Bay (Etobicoke, Ont.), 119

Humber Bay East Park (Etobicoke, Ont.), 66

Humber River (Etobicoke, Ont.), 74, 88, 119

Hyde Park (Londres, Angleterre), 130

hydrocarbures chlorofluorés, 41

I

Îles de Toronto, 21, 41, 100, 124, 127

Implementation (Document de Mississauga), 114

impôt sur le revenu, 28

Incendie du Grand Toronto (1904), 137

indices de pollution atmosphérique, 39

industrialisation, 24

industrie 28, 31, 52, 59-60, 94, 122, 145, 148-151, 158 *voir aussi* industrie respectueuse de l'environnement

industrie respectueuse de l'environnement, 59-62, 148-150

inondation ou crues, 31, 103-104, 107, 113, 115, 161

intérêt provincial, 91, 119, 123, 144, 160

investissement, 99, 114, 129

Izzard, Dorothy, 90

J

J.C. Saddington Park (Mississauga, Ont.), 114

Javits Center (New York, N.Y.), 132

Jeux olympiques, 133

Johns-Manville site (Scarborough, Ont.), 154-156

Joshua Creek (Oakville, Ont.), 57, 115

K

Kanter, Ron, 90, 107, 110

Kew Beach Residents Association, 53

King Business Centre, 130, 132

Kingston Road (Toronto, Ont.), 154

Klinger, Xenia, 63

L

Lac Érié, 18-19

Lac Ontario, 17, 22-25, 31, 33, 38, 42, 44, 58, 72, 84, 86, 92-93, 102, 110-111

Lac Scugog, 22, 24

Lac Simcoe, 22, 24

Lac Supérieur, 39

Lakefront Promenade Park (Mississauga, Ont.), 114

Lake Ontario Toxics Management Plan (Plan de gestion des substances toxiques dans le lac Ontario), 33, 92-93

Lake Shore Boulevard (Toronto, Ont.), 70-72, 114, 124, 126, 129, 131, 133, 137, 153-154

Lake St. (Toronto, Ont.), 153

lamproie marine, 24, 45

Land Management Study for the Port Credit Harbour Area, 114

législation (lois), 85, 94, 103

liens, 19, 21, 24, 45, 60, 63-64, 68, 72-76, 78, 86-90, 97, 124, 134, 150, 154, 160

littoral, 22, 25, 27, 42-43, 58, 60-61, 86-88, 100, 111-115, 119, 121, 126, 137, 154-155, 158, 161

Loblaws site (Toronto, Ont.), 124, 134

Lockwood Rd. (Toronto, Ont.), 153

logement, 28, 33, 76, 84, 153 *voir aussi* logements à prix abordable, aménagements résidentiels

logements à prix abordable, 29, 33, 77, 84, 107, 118, 122-123, 153

Loi sur l'évaluation de l'environnement, 119, 121, 156

Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire, 85, 91, 115, 120-121, 123, 142, 160

Loi portant dissolution ou cession des sociétés d'État, 136

Loi sur la Commission de ports 1964, 146

Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer, 138

Loi sur les arbres, 103

Loi sur les commissaires du havre de Toronto (1911), 142, 146

loisirs, 24-25, 61-65, 73, 76-77, 87-89, 103-104, 110-112, 114, 127, 131-132, 154-155, 158

Long Branch Village (Etobicoke, Ont.), 122

LOTMP *voir* Lake Ontario Toxics Management Plan

lots de grève, 113, 137

Lower Don River *voir* Don River (Toronto, Ont.)

Lower Don Task Force *voir* Task Force to Bring Back the Don

The Lower Yonge Street Urban Design Study, 126

LRT *voir* Harbourfront LRT

Lynde Creek (Whitby, Ont.), 57, 74, 158, 161

Lynde Shores Secondary Plan (plan secondaire de Lynde Shores), 158

Lynde Shores (Whitby, Ont.), 158

Lyonnaise des Eaux (France), 149

Lyonnaise des Eaux-Dumez (France), 149

M

MacDonald, Helen, 104

Macintyre, John, 59

MacKay, Elmer, 136

Marathon Realty Company Limited, 140

marécages, 24-25, 33, 42-43, 56-57, 88, 120-121, 155, 160-161 *voir aussi* terres humides

Marécage de Ashbridge's Bay (Toronto, Ont.), 28, 33

Marécage Rattray (Mississauga, Ont.), 27, 58

Marie Curtis (parc) (Etobicoke, Ont.), 115

Marina del Ray development project (Etobicoke, Ont.), 119

marinas, 62, 104 *voir aussi* ports de plaisance

Martin Goodman Trail (ou sentier) *voir* Sentier Martin Goodman

Martin, Luciano, 53

maskinongé, 42

McCormick Center (Chicago, Ill.), 132

McDermid, John, 136

McGuiness Distillers Ltd., 122

McKeough, Darcy, 136

McLaughlin Bay (Ont.), 57, 161

McLaughlin, Stephen G., 140

McLean, Bill, 70, 76

McLeod, Lyn, 106

Metro Centre, 136, 139

Metro Toronto Remedial Action Plan. Public Advisory Committee (1989) *voir* RAP

Metropolitan Toronto (Ont.). Commissioner of Planning, 122

Metropolitan Toronto (Ont.). Council, 122-124, 133

Metropolitan Toronto (Ont.). Parks and Property Dept., 154, 156

Metropolitan Toronto (Ont.). Waterfront Committee, 62

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA), 25, 28, 70, 73, 76, 87, 99, 154-157, 161

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority. Water and Related Land Management Advisory Board, 154

migration, 45, 58

migration des oiseaux, 59

Miller, Sarah, 96-97

Mimico Creek (Etobicoke, Ont.), 88, 117, 119

MISA, 36, 93-95

MISA Sewer Use Control Program *voir* MISA

Mississauga (Ont.), 57, 60, 64, 114-115

Mississauga (Ont.). City council, 64, 114-115

Mississauga Waterfront Plan, 64, 115

modèle de règlement provincial sur l'épuration des eaux d'égout, 84, 95

moineau domestique, 45

Molson site (Toronto, Ont.), 115, 124, 129

Moore, Richard, 80

moratoire, 99, 101, 123, 136,

MTRCA *voir* Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

Municipal-Industrial Strategy for Abatement *voir* MISA

Municipal-Industrial Strategy for Abatement Sewer Use Control Program, 1994 *voir* MISA

Municipalité de la communauté urbaine de Toronto *voir* Communauté urbaine de Toronto

musées, 134

Music Building (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 127

Neptune Meters Canada Limited, 122

nettoyage, 37, 48, 92-93, 95, 97, 146, 149, 152-153

Newcastle (Ont.), 84-85, 89, 104, 110, 158, 162

Newcastle (Ont.). Town Council, 106

Niagara Peninsula (Ont.), 110

Niagara River, 92

Nodal concept *voir* Pôles de développement

Noxell (Canada) Corporation, 122

Noxema company *voir* Noxell (Canada) Corporation

Oak Ridges Moraine (Ont.), 22, 24, 36, 45, 74, 87, 89-91, 107, 110

Oakville (Ont.), 88, 111-113

Oakville (Ont.) Town Council, 68, 111

observation des oiseaux, 102, 131

offices de protection, 58, 89-90, 102-104, 106-107, 115, 157

oiseaux, 18, 52, 56, 58, 74, 92

Ontario. Ministère de l'Environnement, 35, 41, 44, 93, 119, 150

Ontario. Ministère de l'Industrie, du commerce et de la technologie, 150

Ontario. Ministère des Richesses naturelles, 55, 102, 106, 161

Ontario. Ministère des Transports, 113

Ontario. Ministre des Affaires municipales et du logement, 107, 110, 122

Ontario. Ministre de l'Environnement, 93, 121

Ontario Government Building (bâtiment) (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 127

Ontario Hydro, 113, 115, 161

Ontario Jockey Club, 146, 154

Ontario Place (Toronto, Ont.), 100, 124, 127, 129, 131

Ontario Research Foundation *voir* ORTECH INTERNATIONAL

Ontario Wildlife Working Group, 102

ordures, 30-31

ornithologie *voir* observation des oiseaux

ORTECH INTERNATIONAL, 150

Oshawa (Ont.), 57, 59, 68, 158

Oshawa (Ont.) City Council, 57, 158

Oshawa Creek (Ont.), 74, 158

Oshawa Creek valley, 158

Oshawa Second Marsh, 57-58, 161

Outer Harbour Marina (Toronto, Ont.), 146

Outer Harbour Sailing Federation, 79, 147

ozone, 40-41

P

PACT *voir* Pickering Ajax Citizens Together for the Environment

Palace Pier (Etobicoke, Ont.), 118-119

parcs, 24-25, 54, 63, 76-79, 88-89, 100, 102, 104, 107-108, 111, 118, 129, 131-132, 134, 146, 154-156, 158

Parc industriel du secteur riverain, 147

Parkdale (Toronto, Ont.), 71

Parkdale Deck (avancée) (Toronto, Ont.), 71, 130

Parking Authority of Toronto, 148

Parks and Recreation Federation of Ontario, 59, 103

participation du public, 55, 72, 85, 88, 92, 96-97, 102, 111-112, 123

patrimoine, 76, 88, 131, 134

patrimoine ou milieu bâti, 21, 64, 84

patrimoine ou milieu naturel, 64, 80, 84, 88

pauvreté, 33

Peacock, Hugh, 58

pêche sportive, 43-45, 102, 114

pêches, 18-19, 43, 55, 114 *voir aussi* pêche sportive

Peel (Ont. : municipalité régionale), 22, 37, 95

pesticides, 36-37, 44-45

Petticoat Creek (Pickering, Ont.), 161

peuplement humain, 24, 26, 33, 42

phrygane, 56

Pickering (Ont.), 88, 157, 162

Pickering Ajax Citizens Together for the Environment, 76

Pickering Rural Association, 162

pigeon migrateur, 43

Pittsburg Paints, 122

plages, 17, 21, 51, 58, 76, 91, 98, 112, 146

plages *voir* fermeture des plages

Plan d'action correctrice de Toronto *voir* RAP

Plan d'aménagement du port d'Oshawa, 161

Plan directeur et d'évaluation environnementale visant un parc régional East Point, 157

Plan directeur de gestion de l'environnement et d'aménagements publics, 118-121

Plan du secteur riverain de 1967 de la Metropolitan Toronto Planning Area, 114

The Plan for Downtown Toronto, 136

Plan for the Railway Lands : Progress Report, Part II, 134

plans officiels, 58, 84, 111, 115-117, 123, 134, 139, 140, 155

plans secondaires, 116

Plan secondaire du Port Whitby, 158

Plan secondaire du secteur de motels (Etobicoke), 117-119

pluies acides, 25, 40

pluvier siffleur, 43

poisson, 18-19, 24, 27, 35-36, 42-45, 51-52, 92, 101

pôles de développement, 104

pollution, 21, 27-28, 33-41, 43, 51, 53, 58, 60, 76, 91-93, 98-99, 103

pollution atmosphérique, pollution de l'air *voir* pollution

pollution des eaux, 18, 21, 25, 35-37, 53, 76, 149

population, 28-29, 64, 88, 92, 98, 102, 107, 109, 111, 116

Port de Bowmanville, 158

Port Credit Harbour (Mississauga, Ont.), 115

Port Credit Harbour and Waterfront Concept, 114

Port Credit Harbour Federal Land Management Study, 114

Port Credit Yacht Club, 114

port de plaisance, 111, 146, 155

Port d'Hamilton, 33

Port Granby Creek (Durham, Ont. Regional municipality), 58

Port Hope (Ont.), 33

Port d'Oakville, 111, 113

Port d'Oshawa, 60, 110

Port de Toronto, 60, 88, 100, 124, 142

Port Union (Scarborough, Ont.), 62, 156

Port Whitby Ontario Harbour Master Plan : Draft, 158

ports, 25, 111, 145

Poste Canada (40 rue Bay) *voir* 40 rue Bay (Toronto, Ont.)

PPB *voir* Produit provincial brut

prélèvement de roches, 28

Princes' Gates (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 130

Produit provincial brut, 29

Programme des Nations-Unies, 150

programmation, 69, 77, 134

Programme de contrôle de la qualité des remblais, 99

Projet de loi C-27 *voir Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer*

Projet de loi C-73 *voir Loi portant dissolution ou cession de sociétés d'État*

protection de l'environnement, 56, 58, 60-62, 65, 120, 122-123, 126, 150

Pumphouse Marsh (Oshawa, Ont.), 57-58, 161

Q

qualité de l'air, 17, 19-21, 33, 37-39, 41, 55, 76-77, 90, 93-94, 96, 100-102, 142

qualité de l'eau, 19, 27, 33-35, 37, 51, 54, 76-77, 84-85, 89-93, 96, 98-99, 102, 104, 114, 116, 119, 142

Queen Elizabeth building (bâtiment) (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 132

Queen's Quay (Toronto, Ont.), 130, 134

R

raffineries de pétrole, 28, 29, 60

Railway Lands (Toronto, Ont.), 139, 142

The Railway Lands : Basis for Planning, 138, 142

The Railway Lands : Proposed Goals and Objectives, 138, 141-142

Railway Lands Part II : Development Concept, 139

Railway Lands Part II : Implementation Strategy, 139

Railway Lands Part II : Memorandum of Conditions, 139-142

Railway Lands Steering Group, 138

Rainsford Rd. (Toronto, Ont.), 153

RAP, 21, 35, 52, 95-97

Rapport provisoire (1989), 83, 96, 99, 110, 121, 133, 139, 142, 144, 146, 154

réaménagement urbain *voir* urbanisation

réchauffement global, 41

recommandations, 85, 89, 90-91, 93-95, 97, 99, 101, 103, 107, 110, 113, 115, 120, 122-123, 126, 133-136, 142, 144-148, 150-151, 153-155, 157, 160, 163

recyclage, 31

Redpath Sugars, 145

Région de Durham *voir* Durham (Ont. Regional municipality))

Région du Grand Toronto, 21, 25, 28-33, 37-46, 51-56, 59, 64, 68, 70, 72-73, 83, 87, 90-91, 94-95, 98-99, 107, 110, 115-116, 140-142, 145, 153

Région de Halton *voir* Halton (Ont.)

régions fauniques, 54, 64-65, 78

régions naturelles, 84-88 *voir* aussi régions fauniques

règlements, 84, 94-95, 103, 139

remblayage, décharges, 23, 25, 27-28, 58, 95, 99-101, 104, 112-114, 116, 119-121, 137, 155

Remedial Action Plan, 21, 35, 52, 84, 95-97 *voir aussi* RAP

renard rouge, 45

réseaux de métro, 32

réseaux de transport en commun, 70

ressources en énergie, 29, 63

rétablissement de la qualité de l'eau *voir* qualité de l'eau

rivières, 17, 21-24, 31, 35-37, 42, 44-45, 72-76, 88-92, 94, 97-98, 106, 108, 110, 157

RMR *voir* Toronto (Région métropolitaine de rencensement)

Rosetta McClain Gardens (Scarborough, Ont.), 154

Rouge Park (Scarborough, Ont.), 154

Rouge River (Scarborough, Ont.), 35, 44, 72, 74, 154

Rouge Valley (Scarborough, Ont.), 45, 155

rues, 66, 87, 103, 130

ruisseaux, 17, 35, 45, 56-57, 72-73, 113

S

SAGA *voir* Save the Ganaraska Again

saumon, 36, 42, 77

Sauriol, Charles, 36

Save the Ganaraska Again, 90

Save the Oak Ridges Moraine, 90

S.B. McLaughlin (terres) (Etobicoke, Ont.), 117

Scarborough (Ont.), 60, 69, 88, 153-154

Scarborough (Ont.). City Council, 153

Scarborough (Ont.). Waterfront Committee, 155

Scarborough Bluffs (falaises), 59, 69, 88, 112, 154

Scarborough Heights Parks (Scarborough, Ont.), 154

Seaton Community (Pickering, Ont.), 162

Secteur industriel portuaire (Toronto, Ont.), 21, 25, 28, 41, 53, 83, 124, 142, 144

Secteur riverain central (Toronto, Ont.), 28, 65, 70, 72, 124, 127,

Secteur riverain du Grand Toronto, 17, 57

Secteurs de motels (Etobicoke, Ont.), 68, 112, 117-122

Secteurs préoccupants *voir* secteurs préoccupants des Grands Lacs

Secteurs préoccupants des Grands Lacs, 33, 35, 95, 119

Secteurs préoccupants du secteur riverain de Toronto, 95

sécurité, 69-72, 146, 157

sédiments contaminés, 27, 35, 37, 51, 95, 98, 100, 120

Sentier Martin Goodman, 80, 86, 126, 131, 146, 156

Sentier riverain, 73, 84-89, 113, 115, 126, 129, 131, 146, 155-156, 161

sentiers, 60-61, 72, 77-79

services publics, 29, 31, 41, 53, 61-62, 99, 114

Shell House terres (Oakville, Ont.), 114

Shinn, Karey, 53

Shoreacres Creek (Hamilton, Ont.), 57, 113

Short, Bob, 64

Sinclair, Bruce G., 122

Site de Postes Canada *voir* 40, rue Bay

Sixteen Mile Creek (Oakville, Ont.), 74, 113

SkyDome (Toronto, Ont.), 124, 129, 140

sols contaminés, 27-28, 38

Soper Creek (Newcastle, Ont.), 74, 161

source *voir* embouchure

South Oshawa Residents Association, 58

South Riverdale (Toronto, Ont.), 21, 41, 124

Special Advisory Committee on the Environment *voir* Toronto (Ont.) Special Advisory Committee on the Environment

Spencer Smith Park (Burlington, Ont.), 111, 113

SPOF II *voir Strategic Plan for Ontario Fisheries II*

Stade olympique (Toronto, Ont.), 131, 133

Station d'épuration de North Toronto, 37

stations d'épuration des eaux usées (Toronto, Ont.), 31, 41, 53, 61, 94, 124, 154

station d'épuration Humber, 119-120

stations de filtration d'eau, 61-62

sterne commune, 54

sterne noire, 54

Strachan Avenue (Toronto, Ont.), 130, 140

Strategic Plans for Ontario Fisheries II, 55, 101

stratégie axée sur l'écosystème, 18-21, 24, 47, 51, 71, 83-86, 92, 119, 151

Stratégie municipale et industrielle de dépollution *voir* MISA

Strategies to Realize the Missisauga Waterfront Plan : Implementation voir Implementation

St. James Town (Toronto, Ont.), 122

St. Lawrence Neighbourhood (Toronto, Ont.), 122

St. Lawrence Park (Toronto, Ont.), 72

St. Lawrence Park Group, 80

St. Mary's Cement Corporation, 60, 158

Stoney Creek (Hamilton, Ont.), 110

STORM *voir* Save the Oak Ridges Moraine

Strebig, Marion, 56, 104

Sunbeam Corporation (Canada) Ltd., 122

Sweeney, John, 110, 122, 136

T

Tamise (Londres, Angleterre), 77

Tansley, Arthur, 18

Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor, 126-127, 154

Task Force to Bring Back the Don, 47, 55, 76, 152

TAWMS *voir* Toronto Area Watershed Management Strategy

Taylor, Mark, 76

TEDCO *voir* Toronto Economic Development Corporation, 146

Temple de la renommée de la pêche sportive, 114

Teron, William, 80

terrains, 72, 80

terre domaniale, 24, 113

terres fédérales, 83, 114-115, 135, 162

terres humides, 84, 90-91, 120, 161 *voir aussi* marécages

THC *voir aussi* Toronto Harbour Commissioners

The Esplanade (Toronto, Ont.), 25, 30, 137

Thomas Merrick House (Oakville, Ont.), 88

Tip Top Tailors *voir* Dylex site (Toronto, Ont.)

Tivoli Gardens (Copenhagues, Danemark), 131

Tommy Thompson Park, 124 (Toronto, Ont.), 76 *voir aussi* Leslie Street (Flèche)

Toronto (Ont.), 22, 31, 35, 39, 59, 68, 85-86, 96, 103, 110, 124, 129-130, 132-134, 136-137, 144, 148-150, 152, 154, 156

Toronto (Ont.) City Council, 32, 40-41, 47, 66, 85, 129, 138, 147

Toronto (Ont.) Land Use Committe, 133

Toronto (Ont.) Planning Dept., 32, 114, 136

Toronto (Ont.). Special Advisory Commitee on the Environment, 40-41

Toronto Area Watershed Management Strategy 1986 (TAWMS), 53

Toronto Economic Development Corporation, 147, 150

Toronto Harbour Commissioners, 25, 28, 33, 137-138, 141-142, 145-147, 151

Toronto Historical Board, 129

Toronto Island Airport, 124, 146

Toronto métropolitain (Ont.), 95, 99, 122, 153, 155

Toronto New Business Development Centre, 148

Toronto Outer Harbour (Toronto, Ont.), 85

Toronto (Région métropolitaine de recensement), 29, 30, 32

Toronto Terminal Railway Corridor, 140

Toronto Transportation Terminal Task Force, 138

Toronto Waterfront Regeneration Land Trust, 151-153

tortue de Blanding, 43

tortue des bois, 43, 54

tortue géographique, 43

tortue molle à épines, 43, 54

tortue musquée, 43

Tour du CN (Toronto, Ont.), 124

toxaphène, 39

toxines, 21-22, 31, 35-37, 41-45

transport, 32, 87, 92, 116, 123-126, 129-130, 133, 137-140, 142, 145, 152

transport en commun, 40, 66, 68, 70-71, 84, 108-110, 125-126, 129-130

transport riverain, 68, 72, 145

Trinity Bellwoods Park (Toronto, Ont.), 129

truite, 42, 90

TTR Corridor *voir* Toronto Terminal Railways Corridor

U

universités et collèges, 150

Unwin Street (Toronto, Ont.), 147

urbanisation, 24-25, 46, 48, 74, 158

usage saisonnier, 59, 62, 65, 110, 114, 131

utilisation des terres, 28, 59, 63-65, 68, 72

utilisation mixte, 59-63, 65, 68, 72, 86, 90

V

vallé de la Don, 21

vallée des rivières (fluviales), 21, 24, 45, 74, 84-85, 87, 107, 110-111, 144, 154, 156

vallées, 72-73, 89-91, 104, 110, 112-113, 115-116, 156, 161-162

végétation, 40, 53-54, 58, 74

vent, 62

Viaduc de la rue Bloor, 36

Ville d'Oakville *voir* Oakville (Ont.)

Ville de Toronto *voir* Toronto (Ont.). City Council

Vision 2020 : A Plan for the Mississauga Waterfront, 114

Voie maritime du Saint-Laurent, 24, 45

vues, 64, 66, 77, 80, 87, 127

W

Welsh, Jane, 64

West Side Beach Marsh (Newcastle, Ont.), 57, 161

Westgate, John, 76-77

Whitby (Ont.), 64, 150

Whitby (Ont.). Town Council, 150, 161

Whitby Harbour, 161

Wilmot Creek (Newcastle, Ont.), 57, 74, 161

Wiseman, Jim, 76

Woodbine Ave. (Toronto, Ont.), 153-154

Y

York (Ont.), 22, 89, 95

York (Ont.) City Council, 32

York (Ont. Regional municipality)37, 95

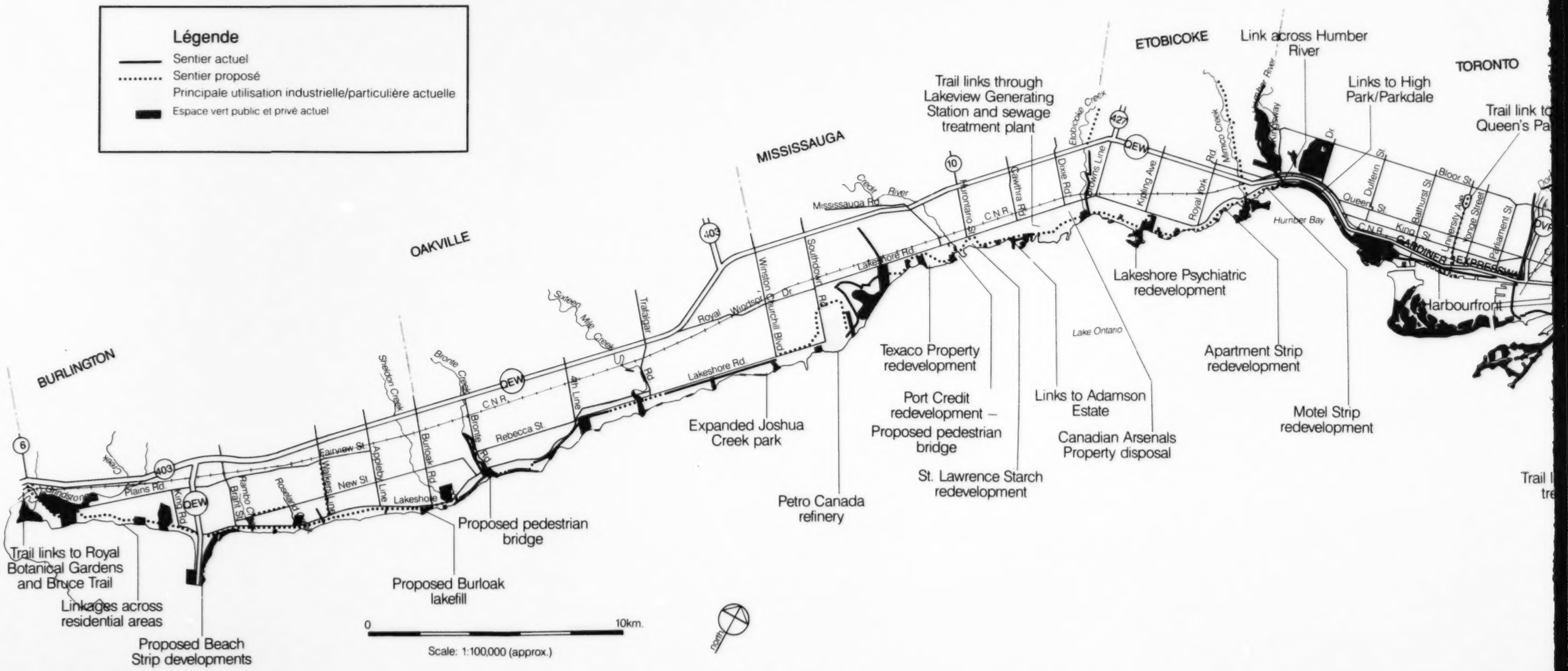
Z

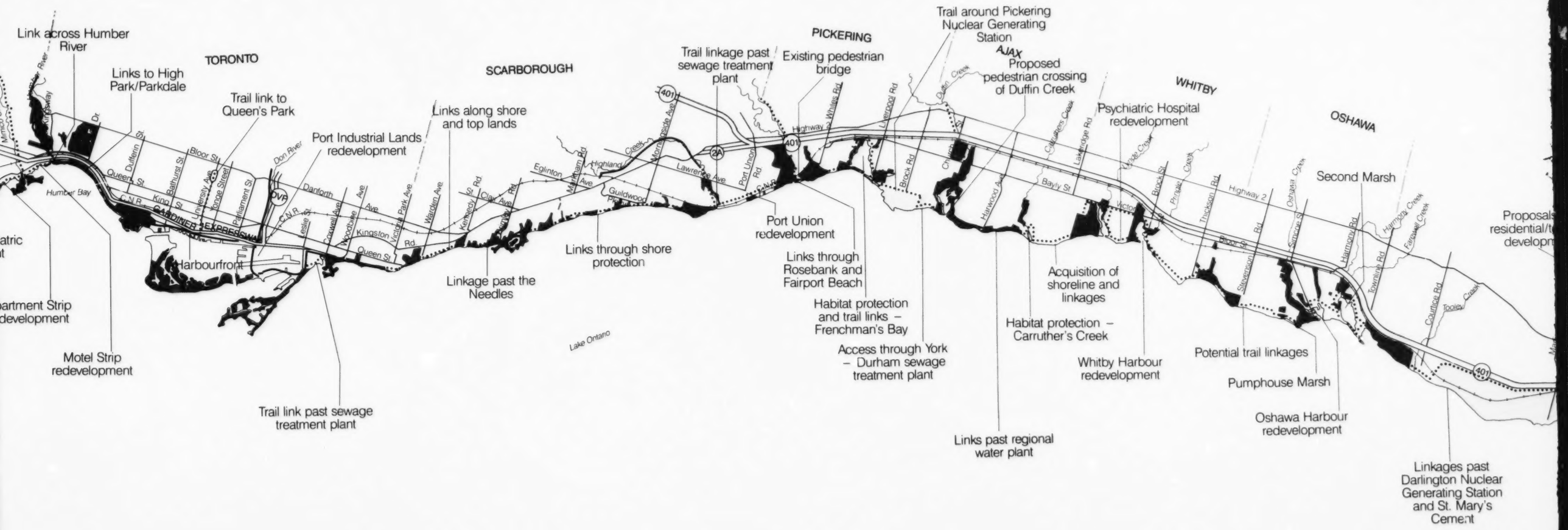
Zeidler, Eberhard, 134

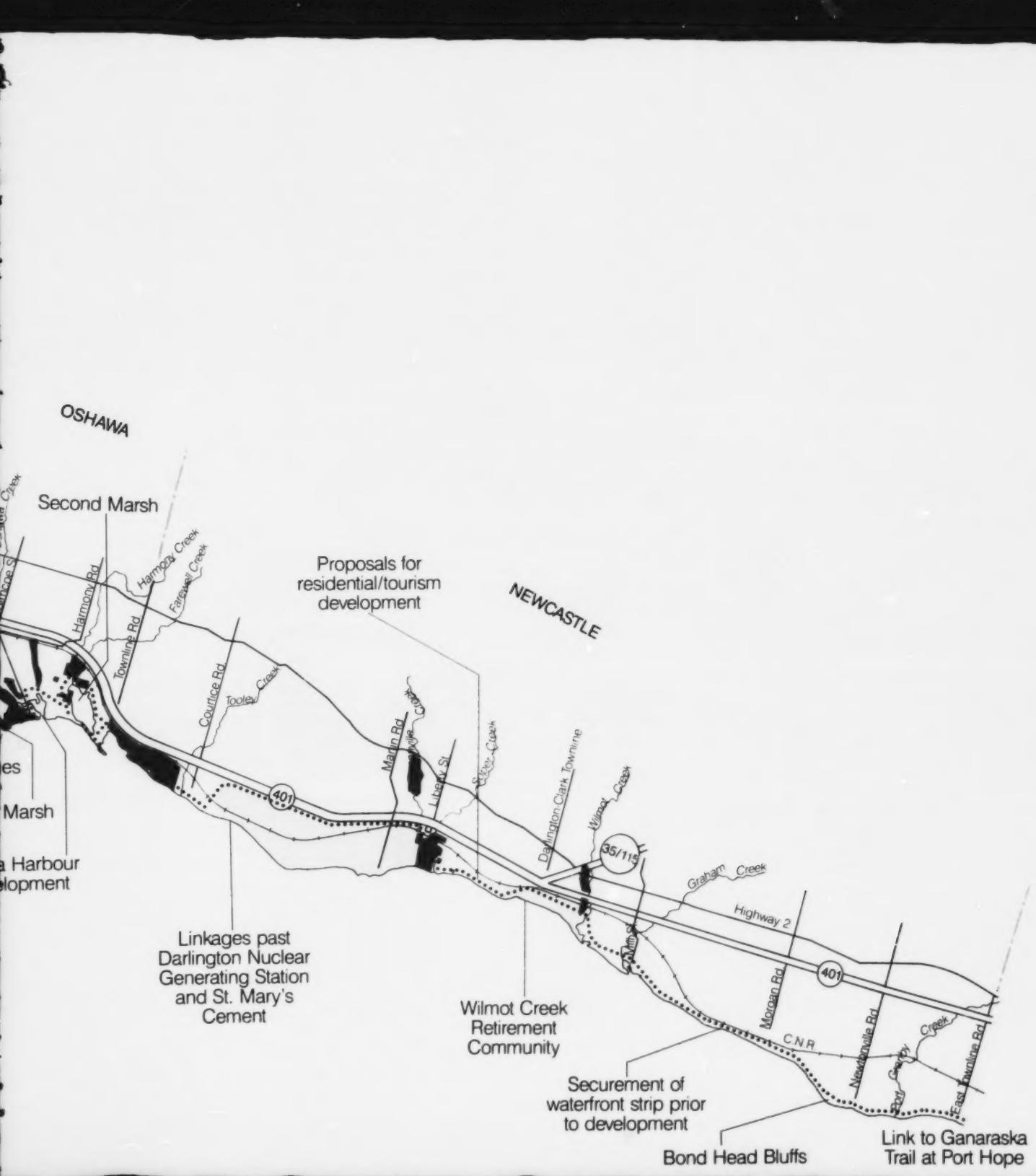
zones naturelles *voir* régions naturelles

zonage, 115, 122, 139-140, 153

CARTE 2 :
UNIR LES ESPACES VERTS : UN SENTIER DU SECTEUR RIVERAIN




Link across Humber River
Links to High Park/Parkdale
Trail link to Queen's Park
Port Industrial Lands redevelopment
Links along shore and top lands
Trail linkage past sewage treatment plant
Existing pedestrian bridge
Trail around Pickering Nuclear Generating Station
Proposed pedestrian crossing of Duffin Creek
Psychiatric Hospital redevelopment
Second Marsh
Proposals residential/t
developm
TORONTO
SCARBOROUGH
PICKERING
AJAX
WHITBY
OSHAWA
Humber Bay
Lake Ontario
Harbourfront
Motel Strip redevelopment
Trail link past sewage treatment plant
Linkage past the Needles
Links through shore protection
Port Union redevelopment
Links through Rosebank and Fairport Beach
Habitat protection and trail links – Frenchman's Bay
Access through York – Durham sewage treatment plant
Links past regional water plant
Habitat protection – Carruther's Creek
Acquisition of shoreline and linkages
Whitby Harbour redevelopment
Potential trail linkages
Pumphouse Marsh
Oshawa Harbour redevelopment
Linkages past Darlington Nuclear Generating Station and St. Mary's Cement
artment Strip
development
atric
t
Gardiner Expressway
C.N.R.
Don River
Duffin Creek
Carruthers Creek
Lynde Creek
Pringle Creek
Oshawa Creek
Harmony Creek
Farewell Creek
Tooley Creek
Highway 2
Bloor St
Queen St
King St
Dundas St
Bathurst St
University Ave
Yonge Street
Parliament St
Leslie St
Coxwell Ave
Woodbine Ave
Kingston Rd
Victoria Park Ave
Warden Ave
Kennedy Rd
Clair Ave
Midland Ave
Markham Rd
Eglinton Ave
Highland Creek
Morningside Ave
Guildwood Pkwy
Lawrence Ave
Port Union Rd
Brock Rd
Liverpool Rd
Harwood Ave
Bayly St
Victoria St
Thickson Rd
Simcoe St
Stevenson Rd
Harmony Rd
Townline Rd
Courtice Rd
401
2A
DVP


OSHAWA
Second Marsh
Harmony Rd.
Harmony Creek
Farewell Creek
Townline Rd.
Courtice Rd.
Tooley Creek
Proposals for residential/tourism development
NEWCASTLE
Marsh
Harbour
lopment
Linkages past Darlington Nuclear Generating Station and St. Mary's Cement
Wilmot Creek Retirement Community
Securement of waterfront strip prior to development
Bond Head Bluffs
Link to Ganaraska Trail at Port Hope
401
Martin Rd.
Liberty St.
Darlington Clark Townline
Wilmot Creek
35/115
Graham Creek
Highway 2
Morgan Rd.
C.N.R.
Newtonville Rd.
East Townline Rd.